2/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

1983 Sonderfahrten



50 Jahre Baureihe E 04/204



Viele Jahre waren auf den elektrifizierten Strecken der Reichsbahndirektionsbezirke Halle (Saale) und Magdeburg die Lokomotiven der Baureihe E 04/204 eingesetzt. Die Fahrzeuge haben sich gut bewährt, waren aufgrund ihrer soliden Konstruktion wenig störanfällig und lange Zeit auf elektrifizierten Strecken, besonders vor Schnellzügen, unentbehrlich.

Nachdem die letzte dieser Maschinen im November 1976 aus dem Plandienst



abgezogen wurde, stand bereits fest, daß die 204 001 als Museumslok erhalten bleibt.

Mehr aus der Geschichte dieser interessanten Baureihe lesen Sie bitte auf den Seiten 4 bis 8 dieser Ausgabe.



1 Lok 204 001 anläßlich ihrer Inbetriebnahme vor 50 Jahren auf der Jubiläumsfahrt vor dem Personenzug 8287 Dessau—Leipzig am 2. Dezember 1982 in Dessau Süd.
Foto: D. Bäzold, Leipzig

2 Neu lackiert für die Ausstellung „30 Jahre DDR, 50 Jahre Raw Dessau, 100 Jahre Ellok" präsentierte sich die 204 015 im Bw Leipzig West (September 1979).
Foto: D. Wünschmann, Leipzig

3 Im August 1961 entstand diese Aufnahme der E 04 05 auf dem Bahnhof Halle (Saale) Hauptbahnhof.
Foto: Hünse, Sammlung: W. Müller, Leipzig

modell eisenbahner inhalt **2/83**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Wie wir bereits berichteten, wird die im Bw Nossen beheimatete Lok 35 1113 z. Z. auch vor planmäßigen Reisezügen eingesetzt. Diese Aufnahme entstand im Herbst vergangenen Jahres auf dem Bahnhof Riesa.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift: Redaktion „Modelleisenbahner", DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 1. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 2. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Detlef Scheibe, Borna (b. Oschatz)

Fahrdraht im Bahnhof Birkenwerder

Im Frühjahr 1983 werden bekanntlich erstmalig Elloks auf der Fernbahn bis zum Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld fahren. Damit verbunden ist ein elektrischer Gemeinschaftsbetrieb mit Gleich- und Wechselstromsystem auf einem gemeinsamen Bahnkörper. Derartige Anlagen werden im gesamten Berliner Raum künftig dort eingerichtet, wo elektrifizierte Fernbahnstrecken und die Berliner S-Bahn zusammenliegen. Dabei geht es darum, die Rückleitung des Gleichstromsystems (0,75 kV) von der des Wechselstromsystems (15 kV) zu trennen. Die technischen Bedingungen sind dafür in einem Werkstandard der Deutschen Reichsbahn festgelegt. Drei Fälle können eintreten:

1. Als Regelfall der elektrische Parallelbetrieb. Er wird durch metallische Trennung der Rückleitungen beider Stromsysteme ermöglicht.
2. Als Sonderfall der elektrische Wechselbetrieb auf einem gemeinsamen Gleis durch wahlweise Zuschaltung der Rückleitung beider Stromsysteme.
3. Als weiterer Sonderfall die Einrichtung des elektrischen Verbundbetriebes. Hierbei sind die Rückleitungen für beide Stromkerne metallisch verbunden. Triebfahrzeuge beider Stromsysteme können gleichzeitig auf einem gemeinsamen Gleis verkehren.

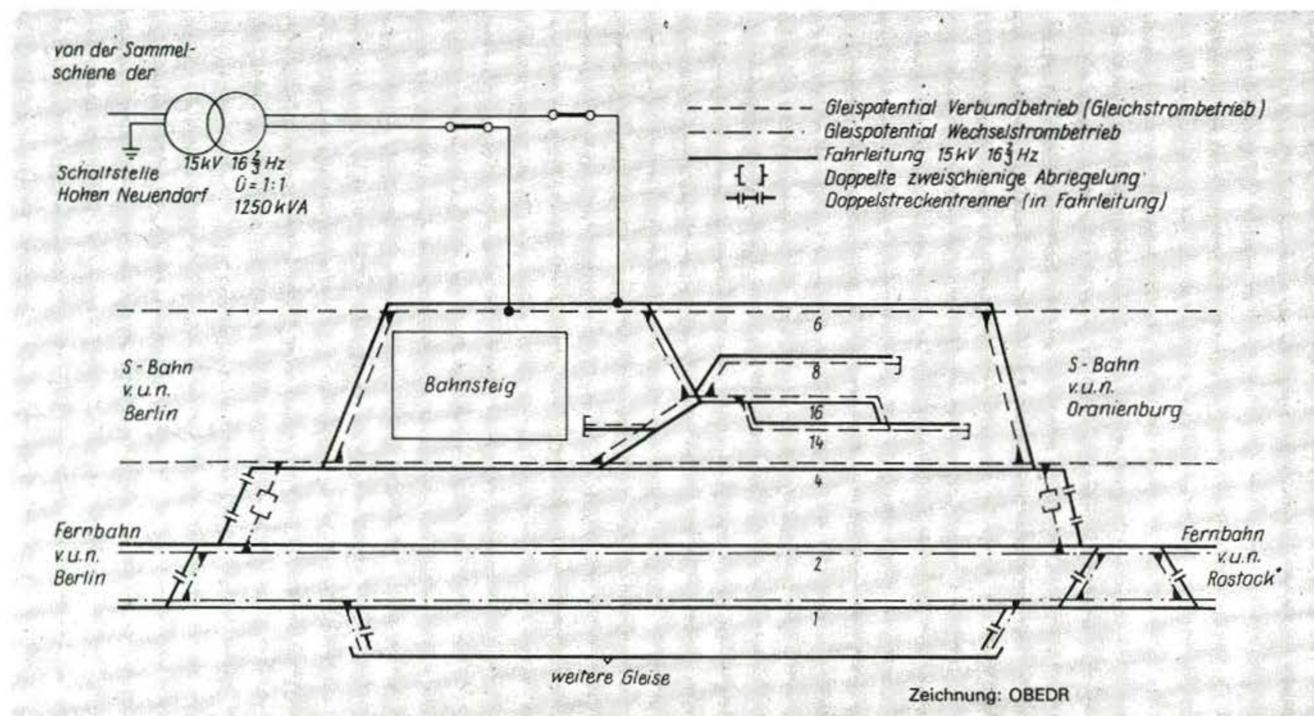
Der zuletzt erwähnte Sonderfall wird nach dem gegenwärtigen Stand der Elektrifizierungsmaßnahmen nur auf dem Bahnhof Birkenwerder bei Berlin Anwendung finden. Die Aufnahme des elektrischen Fernbahnbetriebes ist hier im Herbst 1983 vorgesehen.

In diesen Bahnhof münden die elektrisch betriebene Strecke der Berliner S-Bahn nach Oranienburg (= 0,75 kV) und die bisher nicht elektrifizierte Verbindung Birkenwerder—Hohen Neuendorf West—Falkenhagen. Die baulichen Verhältnisse ließen lediglich eine gemeinsame Nutzung des einzigen Bahnsteiges durch die elektrische S-Bahn und die von Dieselloks beförderten S-Bahnzüge nach Falkenhagen bzw. Albrechtshof zu. Ein Blick in das Kursbuch zeigt, daß die Wendezüge aus und in Richtung Falkenhagen (bisher je eine Lok der BR 110 und ein vierteiliger Doppelstockwagenzug) im Stundentakt verkehren. In der Regel treffen diese Züge fünf Minuten vor Ankunft der elektrischen S-Bahn am gleichen Bahnsteig ein und verlassen ihn vier Minuten nach Abfahrt der elektrischen S-Bahn.

Die dieselbetriebenen Züge werden in der Zwischenzeit in einer zwischen beiden S-Bahn-Gleisen befindlichen Abstellanlage nördlich des Bahnsteiges abgestellt. Außerdem verkehren vier Personenzugpaare zwischen Hennigsdorf und Oranienburg im Durchgangsverkehr mit Halt in Birkenwerder.

Trotz des enormen Aufwandes zur Erreichung eines geringen Widerstandes in der zur Rückleitung genutzten Gleisanlage bei der Berliner S-Bahn – erinnert sei hier nur an die kupfernen Schienenverbinder bei verschraubten Stößen – fließt ein nicht geringer Stromanteil der Gleichstrombahn über den Stromkreis der Wechselstrombahn (Fahrschiene – Triebfahrzeug – Fahrleitung – Unterwerk).

Der Verbundbetrieb wird entsprechend der Skizze auf den Gleisen 6, 8, 16, 14, 4 abgewickelt. Die Gleis- und Fahrdrahtverbindungen zu den Fernbahngleisen sind durch DZA (Doppelte zweischienige Abriegelstöße) und Doppelstreckentrenner abgeriegelt. Die Anlagen für den Gleichstrombetrieb werden technisch nicht verändert. Die Einspeisung der Fahrleitung erfolgt aus einem Transformator mit dem Übersetzungsverhältnis Ü = 1:1 und einer Leistung von 1250 kVA. Für diesen Sonderzweck werden ursprünglich für Schuppenspannungsprüfanlagen entwickelte Transformatoren modifiziert. Es kommen zwei Transformatoren zum Einsatz, davon dient ein Transformator als Reserve. Diese Anlagen gehören dann zur künftigen Schaltstelle Hohen Neuendorf. Die Einspeisung für den Verbundbetrieb erfolgt von Hohen Neuendorf aus über eine Freileitung. Würden Gleisanlage und Fahrleitung des dem Gemeinschaftsbetriebes unterliegenden Bereiches nicht von denen der anschließenden Strecken der



Zeichnung: OBEDR

Leser meinen...

„Endlich möchte ich meinen Beifall für den neugestalteten ‚modelleisenbahner' übermitteln. Ich bin selbst vom Fach und fahre hin und wieder noch Dampfloks der Baureihen 50 und 52, aber zumeist moderne Dieselloks. Es ist nicht übertrieben, wenn ich Ihnen mitteile, daß unsere Zeitschrift manchmal sogar eine Fachzeitschrift ersetzt."
Walter Bornholdt, Magdeburg

„Im großen und ganzen ist der neue ‚modelleisenbahner' sehr gut gelungen. Besonders gefreut habe ich mich über die Farbposter und alle anderen Farbbilder. Prima finde ich, daß jetzt jeden Monat Tips für den Modelleisenbahnbau erscheinen. Mir gefallen auch die Kurzinformationen und aktuellen Hinweise. Doch vermisse ich ‚Der Kontakt' (***dafür ist jetzt ‚forum' gedacht***). Sehr gern lese ich auch die Beschreibungen der bei der DR eingesetzten Baureihen und die Beiträge von Jochen Kretschmann. Allerdings bereiten mir einige spezielle Ausdrücke Schwierigkeiten (*darauf kommen wir noch zurück*)."
Christian Heinrich, Falkensee

„Obwohl der ‚modelleisenbahner' das Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und hauptsächlich für die Liebhaber in der DDR bestimmt ist, wurde er wahrlich bereits zu einer internationalen Zeitschrift, die sich in der Sowjetunion großer Beliebtheit erfreut."
Sergej Dowgwillo, Moskau

Leser schreiben...

„Heute, am 21. Dezember 1982, konnte ich den ‚modelleisenbahner' zum Glück wieder einmal an einem Kiosk erwerben. Als ich ihn gleich durchblätterte, stellte ich auf der zweiten Umschlagseite (Heft 12/82) eine seltsame Sache fest. Zuerst freute ich mich, beim Bild 2 eine bekannte Lok und Gegend zu sehen. Als ich aber den Text dazu las, staunte ich nicht schlecht. Die Lok 110 727 ist seit vielen Jahren im Bw Gera beheimatet und läuft planmäßig im Reisezugdienst der Dienstplangemeinschaft 03. Außerdem ist die Blockstelle, welche hier durchfahren wird, nicht auf der Strecke Karl-Marx-Stadt—Bärenstein, sondern auf der Strecke Gera Hbf—Gera Süd—Gößnitz—Glauchau. Ich bin Lokführer im Bw Gera und fahre planmäßig im Güterzugdienst auf der BR 120 und bin oft auf dieser Schiene. Außerdem sind wir in der Dienststelle ein kleines Kollektiv von Eisenbahnfreunden, zu dem die Museumslok 38 1182 gehört."
Wolfgang Pestel, Gera

Dank für diesen Hinweis und auch an andere Leser, die uns dazu schrieben.

Zu den Beiträgen „Die Baureihe 01 und die Baureihe 44 im Bw Saalfeld" (me 10 und 11/1982) erhielten wir noch diese Information:

„Folgende Lokomotiven der BR 01 und 44 sind auf dem Bahnhof Wernshausen abgestellt: 01 0520, 44 0570, 44 0618 und eine weitere ölgefeuerte 44er des Bw Saalfeld (Nummer nicht erkennbar). Außerdem konnte ich beobachten, daß im Bahnhof Ritschenhausen die 95 0009, 95 0015, 95 0032 und 95 0040 stehen."
Frank Artus, Walldorf

Leser antworten...

„Bezugnehmend auf Ihre Anzeige im Heft 12/1982 sende ich Ihnen das Heft 2 des 1. Jahrgangs. Falls Sie es nicht bzw. nicht mehr benötigen, bitte ich Sie um Rückgabe. In der Hoffnung, mit meiner Sendung Ihrem Wunsch entsprochen zu haben, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen für das Jahr 1983. Als langjähriger Leser der Zeitschrift möchte ich Ihnen bei dieser Gelegenheit meine Anerkennung für die neue Gestaltung aussprechen."
Gerd Nagel, Leipzig

Herzlichen Dank. Wir benötigen das Heft. Leider fehlen uns noch die anderen.

Leser fragen...

„Mein Anliegen ist, Informationen über die Dampflok 52 2351 zu erhalten, die ich im Jahre 1974 auf der Strecke Dresden—Altenberg filmte. Nun interessiert mich, ob diese Maschine noch existiert bzw. wann und wo sie verschrottet worden ist."
Ludwig Forberger, Dresden

Wie denn...?



Eingesandt von Dietmar Pelz, Dessau

Fortsetzung von Seite 2

Wechselstrombahn getrennt, wäre eine unerwünschte Vormagnetisierung des Transformators der Wechselstromlok durch den zurückfließenden Gleichstrom die Folge. Hinzu käme die Tatsache, daß diese Erscheinung die Funktionstüchtigkeit des mit 15 kV (16 2/3 Hz) betriebenen Fahrzeuges beeinträchtigen würde. Neben der galvanischen Abtrennung der Fahrleitungs- und Gleisanlage der Gemeinschaftsgleise 4, 6, 8, 14 und 16 vom übrigen Wechselstrombahnnetz (Gleise 1 und 2) durch Isolierstöße und Streckentrenner ist deshalb ein Transformator erforderlich. Er verbindet ohne galvanische Koppelung die Fahrleitungsanlage der Gemeinschaftsgleise mit dem anschließenden Fahrleitungsbereich bzw. direkt mit dem nächsten Umformwerk. Für den zurückfließenden Gleichstrom stellt er eine Art Sperre dar.

Und wieder zur Selketalbahn

Die Kommission Arbeitseinsätze des Bezirksvorstandes Magdeburg ruft die Freunde der Eisenbahn und die Modelleisenbahner auf, wieder ihre Bereitschaft und Teilnahme an freiwilligen Arbeitseinsätzen in den Monaten Juli und August 1983 zu melden. Dabei ist folgendes zu beachten: Das Mindestalter beträgt 18 Jahre (Gleisbaumaschinenbedienung). Jeder Teilnehmer muß sich zuvor verkehrsmedizinisch untersuchen lassen und eine entsprechende Bescheinigung dem Lagerleiter bei der Anreise vorlegen (Tauglichkeit für Gleisbauarbeiten). Es sind zwei Durchgänge mit je 15 Teilnehmern vorgesehen – vom 17. Juli (Anreise) bis 29. Juli 1983 und vom 31. Juli (Anreise) bis 12. August 1983. Die Freunde werden in Wohnwagen im Raum Alexisbad untergebracht. Interessenten melden ihre Teilnahme bis zum 15. Mai 1983 an Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253.

In 10 Tagen 300 Meter

Am freiwilligen Arbeitseinsatz auf der Selketalbahn vom 2. August bis 14. August 1982 beteiligten sich 10 Freunde. Bis zum 5. August wurden am 120 m langen Gleis 2 im Bahnhof Mägdesprung die Schwellen gewechselt, so daß am 6. August die Stopf- und Richtmaschine noch zum Einsatz kommen konnte. Vom 6. bis 13. August wurden dann unterhalb der Heinrichsburg an 180 m Streckengleis die Schwellen gewechselt, insgesamt also in 10 Tagen an 300 m Gleis – eine Leistung, die sich sehen lassen konnte! Allerdings klappte die Materialbereitstellung nicht wie gewünscht. Eine wesentliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen war der straßengebundene Waschwagen. Dank gebührt dem Kollegen Heinz Buchmann von der Bm Aschersleben, dem Gaststättenkollektiv im Bahnhof Mägdesprung und der Leitung des Reichsbahn-Erholungsheimes „Selketal" in Alexisbad.

R. M./D. W.

Dipl.-Ing. Dieter Bäzold (DMV), Leipzig

50 Jahre E 04/204

Die erste dieser 1'Co 1'-Schnellzuglokomotiven, die E 04 01, wurde am 3. Dezember 1932 abgenommen und einen Tag später beim Bw Leipzig West in Dienst gestellt. Bis zum Sommer 1933 folgten noch die E 04 02 bis E 04 10. Anläßlich der Indienststellung der E 04 01 vor 50 Jahren beförderte die seit 1. Juli 1970 als 204 001 bezeichnete Lokomotive vom 2. bis 5. Dezember 1982 planmäßige Reisezüge auf ihren jahrzehntelangen Stammstrecken Leipzig—Dessau, Leipzig—Halle (Saale)—Großkorbetha—Leipzig und Leipzig—Dresden.

Die E 04 bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG)

Anläßlich der Elektrifizierung der Strecke Augsburg—Stuttgart zu Beginn der 30er Jahre beabsichtigte die DRG, die auf den mitteldeutschen Strecken eingesetzten 1'Do 1'-Lokomotiven der Baureihe E 17, die leistungsmäßig nicht ausgenutzt werden konnten, nach Süddeutschland umzusetzen. Für sie wurden 1'Co 1'-Lokomotiven der Baureihe E 04 bei der AEG in Auftrag gegeben. Die E 04 01 bis E 04 10 bekam das Bw Leipzig West und gab dafür bis zum Juli 1933 die E 17 101 bis E 17 105 und E 17 107 bis E 17 112 nach Stuttgart ab.

Kurz nach der Indienststellung erhielt das Bw München Hbf die E 04 09 und E 04 10, die mit einer Getriebeübersetzung für 130 km/h Höchstgeschwindigkeit und Laufradbremsen ausgerüstet waren. Mit diesen Maschinen wurden im Juni 1933 die bekannten Schnellfahr- und Leistungsversuche zwischen München und Ulm abgewickelt, bei denen die E 04 09 am 28. Juni 1933 zwischen München und Augsburg mit einem 309,7 t-Zug 151,5 km/h erreichte. Nach den Versuchen kamen die Lokomotiven wieder zum Bw Leipzig West, und die E 17 106 wurde als letzte nach Ulm abgegeben. Für die Strecke Augsburg—Nürnberg stellte die DRG weitere 11 E 04 mit 130 km/h Höchstgeschwindigkeit in Dienst. Zwischen Februar 1934 und Januar 1935 erhielt das Bw München Hbf die E 04 11 bis E 04 19 und E 04 21. Die E 04 20 kam für ein Jahr zum Bw Leipzig-West. Nachdem der elektrische Betrieb zwischen Halle (Saale) und Magdeburg am 7. Oktober 1934 aufgenommen wurde, bestand Mangel an Schnellzuglokomotiven in den mitteldeutschen Bahnbetriebswerken. Ende 1935 erhielt das Bw München Hbf noch die E 04 22 und E 04 23. Die E 04 des Bw Leipzig West bewältigten bis zur Indienststellung der E 18 25 bis E 18 27 im Jahre 1936 den größten Teil des Schnellzugdienstes auf dem elektrifizierten mitteldeutschen Ring. Die E 18 ermöglichten die Umstationierung der E 04 01 bis E 04 04 und

1



1 E 04 03 mit Eröffnungszug zur Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Leipzig und Halle (Saale) am 20. Dezember 1958
Foto: Verfasser

2



2 Messesonderzug nach Leipzig abfahrbereit in Halle (Saale) mit der Lok E 04 09 im September 1963
Foto: S. Kaufmann, Halle

E 04 06 zum Bw Magdeburg Hbf, der E 04 13, E 04 17, E 04 18, E 04 19 und E 04 21 von München nach Nürnberg und der E 04 14 bis E 04 16 nach Augsburg. Als schließlich ab November 1942 der elektrische Betrieb zwischen Leipzig und München möglich war, erfolgte 1943 die Abgabe mitteldeutscher E 18 nach Süddeutschland im Tausch gegen dortige E 04. Zum Bw Leipzig West kamen die E 04 13, E 04 14 und E 04 15 sowie zum Bw Magdeburg Hbf die E 04 11, wodurch sich ihr Anteil an den Schnellzugleistungen wieder erhöhte. Im Bw Halle (Saale) wurde 1941/42 mit der E 04 07 erstmals eine Lokomotive dieser Baureihe beheimatet. Für die 1944 abgegebenen E 18 erhielt das Bw Halle die E 04 12 und E 04 16. Damit befanden sich von den 23 E 04 der DR Ende 1944 16 Lokomotiven in den Bereichen der Reichsbahndirektionen Halle (Saale) und Hannover.

Zum Kriegsende im Mai 1945 waren lediglich die E 04 01, E 04 02, E 04 03, E 04 06, E 04 07, E 04 08, E 04 10, E 04 14 und E 04 16 betriebsfähig. Zur Reparatur bei der AEG-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf befanden sich die E 04 11 und E 04 12. Die bei Sonneberg beschädigt abgestellte E 04 23 gelangte zum Bw Weißenfels und wurde nach Reparatur im RAW Dessau beim Bw Leipzig West noch eingesetzt, bis schließlich am 29. März 1946 der elektrische Betrieb auf den mitteldeutschen Strecken eingestellt werden mußte.

Die in Süddeutschland verbliebenen E 04, ab 1968 Baureihe 104, waren bis 1950 in Nürnberg, anschließend in München und ab Anfang 1968 in Osnabrück beheimatet. Die DB musterte sie zwischen März 1977 (104 020) und Oktober 1981 (104 018) aus.

Die E 04/204 in der Bw der Deutschen Reichsbahn

Lok-Nr. Fa.-Nr./Bj.	Stationierung von – bis	Z-Stellung	Verbleib
Bw Leipzig Hbf West			
E 04 01 4681/1932	03.12.32– 09.36 25.09.58–25.10.60 24.12.60–22.12.61 01.03.62–28.02.63 19.03.63–06.01.64 25.02.64–27.04.76		ab 28.04.76 Museumslokomotive
E 04 02 4682/1932	28.12.32– 09.36 22.11.58–25.06.65 14.08.68–20.07.76	21.07.76	Energieversorgungsgerät für EDG bis 1981 Magdeburg-Rothensee, anschl. Ersatzteilspender
E 04 03 4683/1932	26.01.33– 10.36 03.10.58–13.05.64 22.09.67–30.12.76	31.12.76	Sommer 1980 zerlegt
E 04 04 4684/1932	08.02.33– 10.36		
E 04 05 4685/1932	05.03.33–26.05.41 08.07.42–13.10.44 01.09.61–05.06.63 03.12.64–11.04.65 01.01.68–28.11.76	14.10.44	ausgebrannt bei Fliegerangriff 29.11.76 nach Dresden Altstadt als Prüfanlage für Zugheizung
E 04 06 4686/1932	18.03.33– 01.38 01.01.68–11.04.76	12.04.76	Energieversorgungsgerät für EDG in Großkorbetha
E 04 07 4687/1933	04.33–29.03.46 01.01.68–05.10.76	06.10.76	Energieversorgungsgerät für EDG ab 1981 in Magdeburg-Rothensee
E 04 08 4688/1933	05.33–29.03.46 22.09.67– 12.72	12.72	Energieversorgungsgerät für EDG in Bitterfeld
E 04 09 4689/1933	25.05.33– 05.33 04.34–29.03.46 01.01.68– 03.71	03.71	Anfang 1976 zerlegt
E 04 10 4690/1933	06.33– 06.33 04.34–29.03.46 01.01.68–20.07.76	21.07.76	Energieversorgungsgerät für EDG bis Sommer 1981 in Leipzig-Plagwitz Ende 1982 zerlegt
E 04 11 4835/1934	05.68–01.12.76		02.12.76 nach Erfurt Hbf als Prüfanlage für Zugheizung
E 04 13 4837/1934	14.03.43–24.10.45	25.10.45	nach Unfall zerlegt 09.46
E 04 14 4838/1934	06.03.43–29.03.46 20.10.56–09.01.57 01.01.68–30.06.75	01.07.75	Energieversorgungsgerät für EDG in Altenburg
E 04 15 4839/1934	09.04.43–29.03.46 03.06.58– 03.64 01.01.68–30.11.76	01.12.76	abgestellt im Bw Leipzig Hbf West
E 04 16 4840/1934	03.06.58–13.03.59 21.03.59–16.10.63 01.01.68–26.09.74	27.09.74	Energieversorgungsgerät für EDG in Merseburg
E 04 20 4844/1934	14.12.34–18.12.35		nach Nürnberg abgegeben, von DB 31.03.77 ausgemustert, Museumslok
E 04 23 4875/1935	08.03.46–29.03.46 17.06.58–25.05.59 01.04.66–17.03.75	18.03.35	Energieversorgungsgerät für Weichenheizung in Leipzig-Leutzsch
Bw Magdeburg Hbf			
E 04 01	09.36–29.03.46		
E 04 02	09.36–29.03.46		
E 04 03	10.36–29.03.46		
E 04 04	10.36–13.10.44	14.10.44	ausgebrannt bei Fliegerangriff, zerlegt 09.46
E 04 06	01.38–29.03.46 06.07.57–31.03.62		
E 04 07	06.01.57–24.12.60		
E 04 08	06.01.57–15.07.64		
E 04 09	06.01.57– 07.64		
E 04 10	06.01.57–29.02.64		
E 04 11	03.43– 03.45 30.07.59–29.02.64		Zur Reparatur an AEG
E 04 14	13.01.57–09.03.61 10.06.61–20.07.63		
Bw Magdeburg-Buckau			
E 04 02	26.06.65–03.11.65 07.01.66–21.05.66		
E 04 03	08.08.64–17.09.65 03.11.65–21.09.67		
E 04 05	06.06.63–02.12.64 12.04.65–17.09.65 31.03.66–31.12.67		
E 04 06	01.04.62–31.12.67		
E 04 07	25.12.60–31.12.67		
E 04 08	16.07.64–21.09.67		
E 04 09	07.64–31.12.67		
E 04 10	01.03.64–31.12.67		
E 04 11	01.03.64–31.12.67		
E 04 14	10.03.61–09.06.61 21.07.63–31.12.67		
E 04 15	–31.12.67		
E 04 16	17.10.63–31.12.67		
Bw Köthen			
E 04 07	27.05.56–05.01.57		
E 04 08	09.09.56–05.01.57		
E 04 09	22.12.56–05.01.57		
E 04 10	20.06.56–05.01.57		
E 04 16	15.08.56–15.09.56		
Bw Dessau			
E 04 02	04.11.65–06.01.66 22.05.66–13.08.68		
E 04 03	18.09.65–02.11.65		
E 04 05	18.09.65–31.03.66		
Bw Halle P			
E 04 01	01.07.56–24.09.58 26.10.60–23.12.60 23.10.61–28.02.62 01.03.63–18.03.63 07.01.64–24.02.64		
E 04 02	12.06.56–21.11.58		
E 04 03	01.05.56–02.10.58		
E 04 05	27.05.41–07.07.42		
E 04 12	06.44– 01.45*		
E 04 14	29.05.56–19.10.56 10.01.57–12.01.57		
E 04 15	30.09.56–02.06.58		
E 04 16	16.09.56–02.06.58 14.03.59–20.03.59		
E 04 23	30.03.57–16.06.58 01.07.59–30.03.66		

Erläuterung: EDG Elektrodynamische Gleisbremse;
* nach Unfall zur Reparatur an AEG

3



4



5



Wiederindienststellung bei der Deutschen Reichsbahn

Anfang der 50er Jahre stellte die UdSSR der DDR die Elloks und Ausrüstungen der elektrischen Zugförderung der DRG wieder zur Verfügung, die die UdSSR 1946 als Reparationen erhalten hatte. Darunter waren 13 E 04, die über den Grenzbahnhof Frankfurt (Oder) zwischen Juli 1952 und Januar 1953 in den Raw Dessau und Magdeburg-Buckau sowie im Bw Leipzig Hbf West eintrafen. Anfang 1954 wurden auch die seit 1946 in Velten bei Berlin abgestellten E 04 11 und E 04 12 fahrfähig hergerichtet und zum Raw Dessau gebracht.

Für den am 1. September 1955 mit der Strecke Halle (Saale)—Köthen bei der Deutschen Reichsbahn eröffneten elektrischen Zugbetrieb wurden als zweite Ellok-Baureihe nach der E 44 die E 04 im Raw Dessau aufgearbeitet. Dabei kam es zu einem Nummerntausch der E 04 06 mit der E 04 09. Die E 04 03 bestand am 30. April 1956 als erste ihre Probefahrt nach der Aufarbeitung. Ihr folgten am

25. Mai	1956	E 04 07,
26. Mai	1956	E 04 14,
9. Juni	1956	E 04 02,
26. Juni	1956	E 04 10,
30. Juni	1956	E 04 01,
13. August	1956	E 04 16,
12. September	1956	E 04 08,
31. Dezember	1956	E 04 09,

3 Lok 204 003 mit Personenzug von Riesa kommend vor der Einfahrt in den Dresdner Hauptbahnhof. Noch waren Zugzusammenstellungen aus Bghw-Wagen und vierachsigen Abteilwagen Anfang der 70er Jahre auf sächsischen Strecken anzutreffen.
Foto: K. Brust, Dresden

4 204 010 mit dem D 710 zwischen Wiederitzsch und Leipzig-Wahren im Mai 1975. Die Tage des Einsatzes der BR 204 waren zum Aufnahmezeitpunkt bereits gezählt. Doppelstockgliederzüge werden heute auch nicht mehr im Schnellzugverkehr eingesetzt.
Foto: M. Malke, Leipzig

5 Personenzug 4007 nach Saalfeld in Leipzig-Möckern im Mai 1975.
Foto: M. Malke, Leipzig

Legende
Ag Altenburg; **Bt** Bitterfeld;
Bu Magdeburg-Buckau;
Cbg Camburg; **Del** Delitzsch;
Dre Dresden Hbf;
Dn Dresden-Neustadt;
Du Dessau Hbf; **Esp** Espenhain;
Ga Gaschwitz; **Hl** Halle (Saale) Hbf;
Kn Köthen; **Le** Leipzig Hbf;
Lp Leipzig Bayrischer Bahnhof;
MgH Magdeburg Hbf;
MTh Leipzig Magdeburg Thüringer Bf;
Pa Leipzig-Plagwitz;
Rb Reichenbach; **Ri** Riesa;
Sb Schönebeck (Elbe);
Söf Leipzig-Schönefeld;
Wa Leipzig-Wahren; **Wo** Wolfen;
Wr Werdau; **Zw** Zwickau

Deutsche Reichsbahn Bw .... Est .... Gültig ab .... 19......	**Triebfahrzeug-Umlauf** **Dienstplan-Nr.**	**Triebfahrzeugbedarf:** .... Triebfahrzeuge der Baureihe: .... davon für Zugdienst: ...., Rgd: ...., Bereitschaft: .... **Personalbedarf:** .... Tfz-Führer und .... Lokheizer/Tfz-Beimänner davon für Zugdienst: ..../...., Rgd: ..../...., Bereitschaft: ..../....

▬▬ = Zugdienst ▭ = Rangierdienst ΛΛΛΛΛ = Bereitschaftsdienst OOOOOO = Leerfahrt (Lz) [- - -] = Vorheizen mit Zuglok	XXXXXX = Reisezeit für Fahrgastfahrt --┴-- (26) = Vorbereitungs- u. Abschlußdienst mit Angabe von Beginn u. Ende --┘└-- (13 53) = Beginn u. Ende der Ruhe außerhalb des Heimatortes bzw. der Arbeitspause	VL = Vorspannlok SL = Schiebelok Vlz = Leerfahrt an Zugspitze Slz = Leerfahrt an Zugschluß Zlz = Leerfahrt als 2. Tfz an Zugspitze	**Behandlungsarten:** KWF = Kohle, Feuerbeh. T = Tanken; t_1, t_2 usw siehe DV 938 Bei Behandlung der Tfz durch stat. Personal sind (KWF) (T) (t_1) usw einzukreisen

Tag | 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 | Tag

Bw: Leipzig Hbf West — Mo–Fr — Lok E04
Gültig ab: 27. Mai 1962

1: 282 (10–11) MgH 5146 Le 4210 (02) Ag (13) 4227 W (31) Le (44) (54) 482 W (39) Hl (17) 537 (14 06) Le (16) 419 (22–45) Du (59)
2: 1430 (20) (30) Le 8074 (46) (10) Lp 4218 (32) Ag (43) 4251 (32) (26) (36) Le (39) 4228 (56) Ag 4207 (36) Le (45) (55) 4116 W (25) (16) Esp 4117 W (53) (51) Le 4260 (44) (0) Ag
3: (20) (21) (31) Le 4102 (27) Esp (22) 4103 (15) (08) Lptl Le 5511 (30) (07) Hl 533 (35) Le (16) (26) 1413 W (29) (27) (37) Du (24) 1466 W (57) (07) Le
4: Le 1395 (0) Du (21) 402 (59) (35) (45) Le 1425 W (55) (09) (19) Du 1412 (09) Le (38) (48) 4266 W (22) (24) (34) Ag 4215 (38) (35) (45) Le

Bw: Leipzig Hbf West — Mo–Fr — Lok 204
Gültig ab: 28. Mai 1972

1: Le 432 (55) (06) MgH 439 (17) Le (23) 4266 (31) Ag 4267 (07) (38) Ga 24267 (59) (29) Le 79671 (35) (26) Del 79670 (11) (34) Le
2: Le 1393 (17) (38) Du 1408 (53) (21) Le 3513 (05) Ri (15) 3539 (22) (27) Dre 3542 (05) Ri (21) (45) 3518 (50) Le 74688 (57) (03) Wa
3: 74683 (11) (29) MTh 101 11036 (54) (01) Le (30) 319 (15) (55) Ri 3512 (44) Le (28) 1403 (24) (06) Bt 1413 (36) (08) Du (48) 1416 (17) Le
4: Le 1399 (57) (37) Bt 1406 (09) (46) Ri 411 (40) (02) Du 414 (20) (08) Le 64658 (31) (49) Pa 64659 (43) (05) MTh

1: Ri 3533 (34) (21) DM 3534 (14) (15) Ri 352 (51) (45) Le 4114 (31) Esp (18) 4115 (23) (07) Le 428 (07) (49) Cbg 437 (25) (54) Le
2: Le 401 (31) (51) Du 404 (56) (30) Le Le 3527 (15) (26) Ri

1: (14) Wa 1430 (41) (38) Le 4202 (02) Wr (40) Zw 4219 (30) (41) Le 4210 (34) (35) Rb 10001 Zw 2088 (06) (34) Rb 4215 (10) (48) Le 1433 (22)

Bw: Leipzig Hbf West — Mo–Fr — Lok 204
gültig ab: 28. Mai 1972

1: 499 (47) Le 460 (50) (16) Hl (52) 430 (7) MgH (46) 5581 (7) Le (6) 438 (28) MgH (32) 443 (28) Le 5584 (48)
2: 5584 (3) MgH 101 Bu MgH 101 (11) 43730 (22) Söf 43371 (24) Bu (30) 48 161 (38) (52) MgH 101 Bu 101 MgH 441 (38) (55) Le (46) 444 (30) MgH 429 (29)
3: 429 (25) Kn 424 (33) (31) MgH 435 (23) (33) Hl 436 (45) (25) MgH 483 (17) (30) Hl 440 (45) (36) MgH 499 (39)

Bw: Leipzig Hbf West — Mo–Fr — Lok 204
Gültig ab: 1. Juni 1975

1: Ri 3734 (38) (49) Le 3735 (58) (30) Ri 3738 (59) Le (31) 8272 (24) Bt (04) 7276 (35) (08) Du 8221 (51) (04) Le 8288 (22)
2: (13) Wo 8229 (40) (41) Le (54) 3627 (39) Wr Zw 3600 (29) (33) Lp Lrv 5622 (43) (0) Le 3737 (03) Ri (22) 7749 (22) (32) Dre (02) 2974 (20) Le
3: Le 3332 (55) (38) Sb 3333 (40) (27) Le 4009 (07) (50) Cbg 4006 (31) (04) Le
4: Le 8202 (09) Du (20) 3271 (23) (15) Hl 3276 (22) (14) Du 8213 (38) (10) Le 10001 Bt 2853 (46) (14) Le 3945 (14) (26) Ri

29. September 1956 E 04 15,
29. März 1957 E 04 23,
6. Juli 1957 E 04 06 und
30. Juli 1959 E 04 11.

Den E 04-Bestand vervollständigte am 30. August 1961 noch die am 13. Oktober 1944 ausgebrannte E 04 05. Für diesen Neuaufbau wurden Teile der Schadlok E 04 12 und neue Radkörper, Achsen und Hohlwellen eingebaut. Die E 04 12 wurde buchungsmäßig erst am 14. Juni 1966 ausgemustert und die restlichen Teile bis zum 31. Dezember 1966 verschrottet. Die E 04 05 erhielt auch als erste E 04 einen links- statt rechtsseitig angeordneten verstärkten Antrieb für die Sicherheitsfahrschaltung (Sifa). Den roten Laufwerk- und Rahmenanstrich sowie den verstärkten Sifaantrieb bekamen dann bis Mitte der 60er Jahre alle E 04. Weiterhin wurden bereits 1956/57 u. a. neue Batterien (200 Ah), teilweise Luftkompressoren VV 224 der E 44 (100 m^3/h) und Stromabnehmer RBS 10 ein- bzw. aufgebaut. Ab Mitte der 60er Jahre konnte die Sifa mit einem Zeitrelai ergänzt werden und war dadurch weg- und zeitabhängig.
Analog den Neubaulokomotiven E 11/42, wurden die E 04 ebenfalls ab Mitte der 60er Jahre mit kleinen Windschutz-Seitenscheiben vor den rechten Türfenstern ausgerüstet.
Die äußerlich bemerkenswerteste Änderung war der zwischen 1969 und 1970 erfolgte Aufbau von Stromabnehmern RBS 58 mit Doppel-Schleifstükken. Erwähnenswert ist noch, daß die E 04 07 ab September 1961 mit einem Haupttransformator der Baureihe E 93 ausgerüstet war.

Bemerkenswerte Zug- und Laufleistungen

Für den Einsatz auf den mitteldeutschen Flachlandstrecken waren die E 04, ab 1. Juli 1970 Baureihe 204, mit 2190 kW Stunden- und 2010 kW Dauerleistung sowie 180 kN Anfahrzugkraft ausreichend leistungsfähig. Je nach Getriebeübersetzung konnten sie befördern:

	E 04 01 bis E 04 08	E 04 09 bis E 04 23
Ebene	910 t mit 110 km/h	570 t mit 130 km/h
5 ‰ Steigung	550 t mit 100 km/h	730 t mit 100 km/h
10 ‰ Steigung	490 t mit 90 km/h	485 t mit 90 km/h

Bis zur Indienststellung der Neubaulok E 11 (heute 211) ab 1963 bewältigten die E 04 den größten Teil der schnellfahrenden Reisezüge auf den elektrifizierten Strecken der DR. Oft waren die E 04 auch für Sonderleistungen zur Leipziger Messe und anderen Großveranstaltungen eingesetzt. Dazu kamen in den 60er Jahren Ersatzleistungen für die Triebzüge ET 25 012 und ET 25 201. Durch die E 11 verlagerten sich die E 04-Leistungen mehr zum Personenzugdienst, wie bereits in den 30er Jahren durch den Einsatz der E 18. Zum Sommerfahrplan 1964 waren die E 04 bis auf die E 04 01, E 04 02 und E 04 23 alle in Magdeburg beheimatet. Erst zum Winterfahrplan 1967 setzte das Bw Leipzig Hbf West wieder planmäßig vier E 04 ein, vorwiegend im Personenzugdienst. Bis Anfang der 70er Jahre blieb der E 04-Einsatz des Bw Leipzig Hbf West nahezu unverändert. Nachdem ab 1. Januar 1968 alle E 04 dem Bw Leipzig Hbf West zugeordnet wurden, gehörten zu den Einsatzstellen der Bw Magdeburg-Buckau und Dessau bzw. Roßlau diese Maschinen. Außerdem bestand eine Personaleinsatzstelle in den letzten Betriebsjahren beim Bw Altenburg (204 023).
Der Wechsel zum Personenzugdienst, besonders in den letzten Betriebsjahren, lag nicht an unzureichender Leistungsfähigkeit, sondern an der bei Zügen mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit erforderlichen Abbremsung von über 100 %. Die E 04/204 erreichte mit Laufradbremsen nur 84 % Abbremsung, und mit den Wagenbremsen war die fehlende Bremslast nicht auszugleichen. Gegen Ende der Betriebszeit waren Probleme mit den Motorlagern und dem Kollektorlauf der Fahrmotoren Ursache für die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h, u. a. bei der 204 002, 204 006, 204 010, 204 014 und 204 023. Fahrmotorschäden waren zumeist häufigste Ursache für die allmähliche Ausmusterung der BR 204. In ihrer 20jährigen Betriebszeit erreichten einzelne Lokomotiven eine Laufleistung von über 2 Millionen km. An der Spitze liegen die 204 007 mit 2 652 019 und 204 010 mit 2 537 581 km sowie die 204 014 mit 2 408 520 km. In der ersten Hälfte der 60er Jahre waren die monatlichen Laufleistungen der E 04 mit 16 028 bis 19 392 km beachtlich hoch.

Die E 04 im Wendezugbetrieb

Die E 04 23 wurde Anfang 1959 von der DR wieder für direkte Steuerung von Wendezügen hergerichtet. Sie hatte 1939 als einzige E 04 die elektro-motorische Nachlaufsteuerung der E 18 sowie weitere Einrichtungen für die Erprobung geschobener Züge erhalten. Die DRG konnte infolge des zweiten Weltkrieges ihre Versuche nicht weiterführen. Die E 04 23 fuhr mit ihrem blauen Wagenzug gegen Kriegsende zwischen Bamberg und Treuchtlingen und befand sich im Mai 1945 beschädigt im Bereich der Rbd Erfurt. Die wieder mit Wendezugsteuerung ausgerüstete E 04 23 kam zum Bw Halle P und beförderte nahezu ausschließlich bis zum Frühjahr 1966 Städteschnellverkehrszüge zwischen Halle (Saale) und Leipzig. Das Steuerkabel und die Hauptluftbehälterleitung wurden im Oktober 1966 abgebaut.
Ab Januar 1962 erfolgte Wendezugbetrieb mit Elloks zwischen Leipzig Hbf und Borna (b. Leipzig). Dazu wurden E 44 und die E 04 01 beim Bw Leipzig Hbf West für indirekte Wendezugsteuerung eingerichtet. Im Gegensatz zur direkten Steuerung war infolge der handbetätigten Fahrsteuerung die Lokomotive auch beim geschobenen Zug besetzt. Vom Befehlswagen wurden die Steuerbefehle als Klingelsignale auf die Lok übermittelt. Ab 1966 wurden E 11/42 eingesetzt und die E 04 01 wieder in Normalzustand zurückgebaut.

Das Ende des 204-Einsatzes bei der DR

Durch die Elektrifizierung der Strecke Dessau—Gommern—Magdeburg kam es noch zum durchgehenden 204-Einsatz zwischen Leipzig und Magdeburg über Dessau. Während des Sommerfahrplan-Abschnittes 1975 war mit 10 einsatzfähigen Lokomotiven der letzte größere Einsatz der 204 zu verzeichnen. Ein Jahr später standen der Einsatzstelle Magdeburg-Buckau nur noch die 204 005, 204 007 und 204 015 zur Verfügung. Die 204 007 mußte wegen eines Fahrmotorschadens im August 1976 abgestellt werden. Nachdem am 13. November 1976 die 204 015 aufgrund eines Speichenrisses und Fahrmotorschäden abgestellt werden mußte, beförderte die verbliebene 204 005 am 25. November 1976 den P 3347 letztmalig von Dessau nach Leipzig. Von den 14 E 04/204 der DR wurden bis Ende 1982 nur die 204 003, 204 009 und 204 010 verschrottet. Die restlichen, außer den 204 001 und 204 015, werden stationär weiter genutzt.

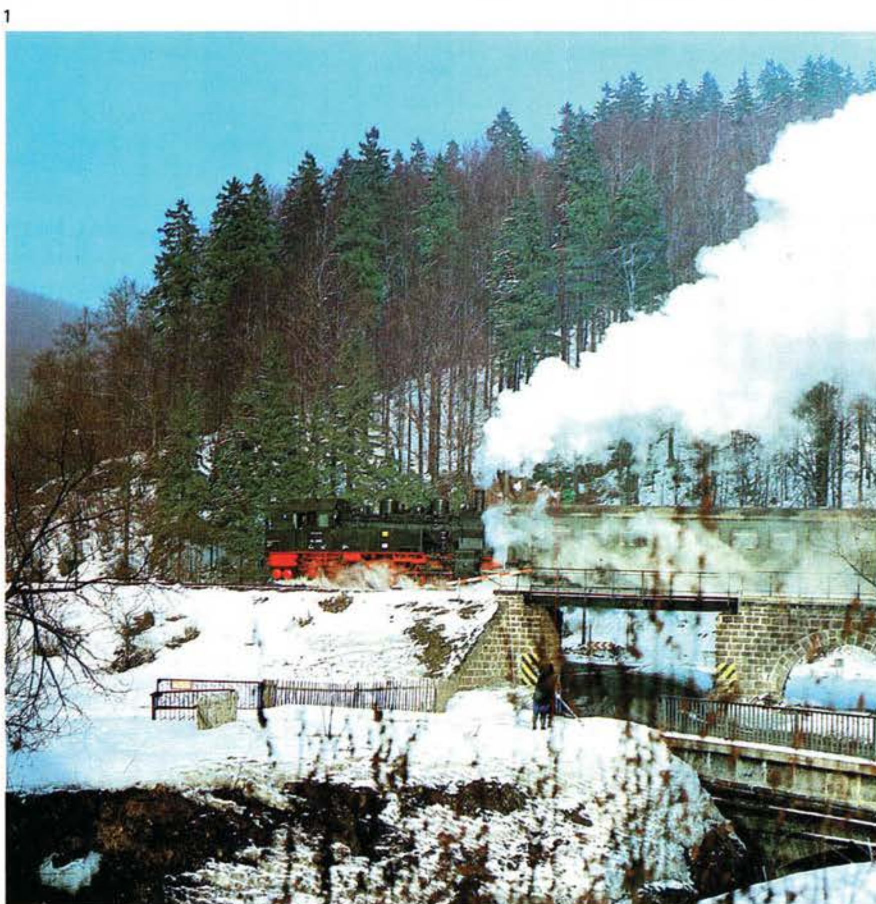
sonderfahrt

**Bildauswahl von
DMV-Sonderfahrten**

So war's 1982

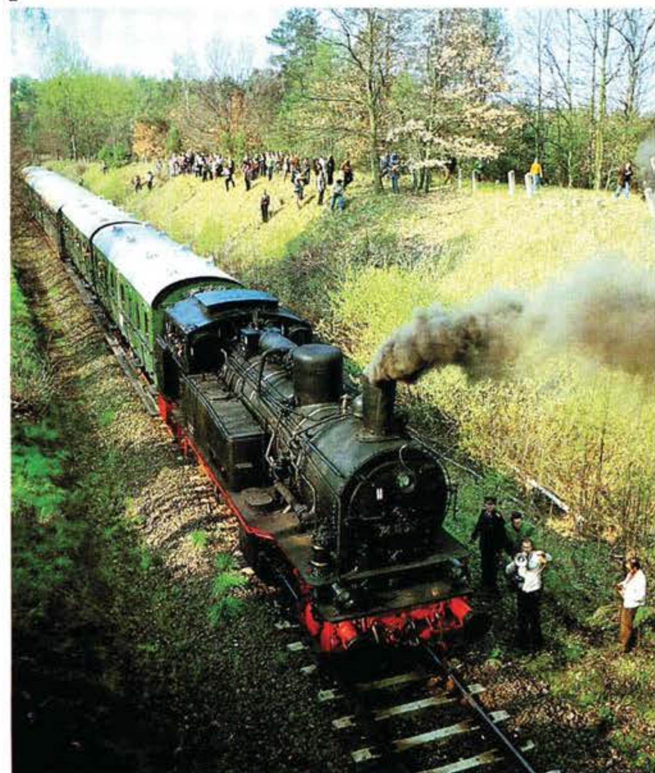
In puncto Sonderfahrten gab es im vergangenen Jahr wiederum viel zu sehen. Die folgenden Bilder vermitteln nur einen kleinen Einblick in das, was für Tausende Eisenbahnfreunde aus nah und fern geboten wurde. Ein Dank geht an alle Eisenbahner und Verbandsmitglieder, die mit viel Engagement diese Fahrten zu unvergeßlichen Erlebnissen werden ließen.

1



1 Zu einer schönen Tradition sind die Sonderfahrten durch den Thüringer Wald von Ilmenau nach Schleusingen geworden. U. B. z. einen Sonderzug in der Nähe von Stützerbach.
Foto: G. v. Hartwig, Leipzig

2



3



2 Die am 8. und 9. Mai 1982 vom BV Berlin organisierten Sonderfahrten wurden zu einem besonderen Erlebnis unter dem Motto „100 Jahre Stadtbahn in Berlin". Neben der ehemaligen Stadtbahnlok 74 1230 waren bei den Eisenbahnfreunden die erstmalig eingesetzten Abteilwagen der Einheitsbauart besonders gefragt. Die Sonderzüge fuhren von Nauen über Kremmen und Oranienburg nach Basdorf.
Foto: P. Köhler, Rathenow

3 Ebenfalls am 8. Mai veranstaltete der BV Greifswald gleich zwei Sonderfahrten. Ein Zug kam aus Neustrelitz, der andere aus Eberswalde. U. B. z. den Zug Templin—Eberswalde.
Foto: W. Danitschek, Greifswald

4



5



6



7



4 Die auch im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn veröffentlichten Termine der Traditionsfahrten sind für viele eisenbahninteressierte Menschen Anlaß, nach Radebeul Ost zu kommen. Das Bild zeigt den mit der Lok 99 539 bespannten Traditionszug nach Radeburg beim Verlassen des Bahnhofes Radebeul Ost. Besonders eindrucksvoll ist hier die parallel zur Schmalspurbahn verlaufende Magistrale Berlin—Dresden.
Foto: B. Sprang, Berlin

5 In Radebeul Ost bereicherte diese originelle Billettverkaufseinrichtung das historische Betriebsgeschehen.
Foto: H. Küster, Leipzig

6 Die Zwickauer Traditionslok 50 849 und der Eilzugwagenpark sind hinreichend bekannt. Auch im vergangenen Jahr war dieser Zug wieder an verschiedenen Tagen unterwegs.
Foto: B. Sprang, Berlin

7 Vorbild und Modell: Anläßlich des 5. Verbandstages des DMV der DDR fuhr der Oldtimerzug auf der Harzquerbahn von Wernigerode nach Benneckenstein. Vor dem Fahrtbeginn konnte die Lok 99 5903 (ex NWE Nr. 13) mit dem von Ulrich Klaeden gebauten Modell in der Nenngröße II_m fotografiert werden. Über diesen Modellbahnfreund und die AG 7/1 des DMV der DDR berichteten wir im Heft 9/1980.
Foto: D. Hommel, Erfurt

DMV-Sonderfahrten 1983

In diesem Jahr veranstaltet der DMV der DDR wiederum in allen Teilen unserer Republik Sonderfahrten. Dabei werden auch diesmal Museums- und Traditionslokomotiven zum Einsatz kommen. Darunter befinden sich die 38 1182, 03 1010, 74 1230 und 94 1292. Aber auch die Freunde der E-Traktion können auf ihre Kosten kommen.

Genaueres über die einzelnen Sonderfahrten wird dann rechtzeitig auf der Seite „DMV teilt mit" zu lesen sein.

Im begrenzten Umfang ist die Teilnahme von Ausländern möglich. Auskünfte erteilt das Reisebüro der DDR – Generaldirektion – 1020 Berlin, Alexanderplatz 5.

Tag	Strecke
19. 2.	Zwickau—Karl-Marx-Stadt—Flöha—Neuhausen (Erzgeb.) und zurück
19. 2. u. 20. 2.	Erfurt—Suhl—Schleusingen—Themar—Rauenstein und zurück
7. 5. u. 8. 5.	Oranienburg—Löwenberg (Mark)—Herzberg (Mark)—Rheinsberg (Mark) und zurück
14. 5.	Cottbus—Wilhelm-Pieck-Stadt Guben—Forst (Lausitz)—Weißwasser—Cottbus
14. 5.	Weimar—Bad Berka—Weimar
15. 5.	Dessau—Lutherstadt Wittenberg—Eilenburg—Delitzsch oberer Bahnhof—Dessau
11. 6. u. 12. 6.	Dresden—Döbeln—Rochlitz—Glauchau (Bw-Besichtigung)—Karl-Marx-Stadt—Dresden
18. 6. u. 19. 6.	Stendal—Kalbe (Milde)—Badel—Salzwedel und zurück
10. 9.	Gera—Plauen (Vogtl.) oberer Bahnhof und zurück
24. 9.	Leipzig—Zeitz—Altenburg—Neukieritzsch—Groitzsch—Leipzig
1. 10.	Zwickau—Wünschendorf—Weida—Mehltheuer—Plauen (Vogtl.) oberer Bahnhof—Reichenbach (Vogtl.)—Zwickau
8. 10.	Bautzen—Hoyerswerda—Hohenbocka—Kamenz—Arnsdorf—Bautzen

Tag	Strecke
8. 10.	Wismar—Rostock—Wismar
15. 10.	Saßnitz—Putbus
15. 10.	Göhren—Putbus—Göhren
15. 10.	Berlin—Putbus—Sellin und zurück
14. 5., 28. 5., 11. 6., 12. 6., 25. 6., 16. 7., 6. 8., 27. 8., 10. 9., 24. 9.	Traditionsbetrieb Erfurt Hbf—Erfurt West und zurück
15. 5., 23. 5., 5. 6., 19. 6., 25. 6., 26. 6., 10. 7., 24. 7.	Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg

Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg

Während der 9. Fahrsaison 1982 wurden auf dieser Schmalspurbahn in 23 öffentlichen und 12 geschlossenen Sonderfahrten immerhin 7830 Fahrgäste befördert. Das sind 60 Prozent mehr als 1981. Dabei legten die beiden Traditionsloks der früheren sächsischen Gattungen IV K und VI K insgesamt 1154 km zurück. Inzwischen stehen für diese Fahrten 11 Personen-, Gepäck- und Güterwagen der Baujahre von 1898 bis 1930 zur Verfügung.



Große Sorgfalt erfordern die Restaurierungsarbeiten an der Lok 99 713 für eine Traditionsfahrt.
Foto: R. Heinrich, Steinpleis

Im Rahmen laufender Pflegearbeiten wurden die Fahrzeuge weiter in ihren Ursprungszustand versetzt. Diese komplizierten Arbeiten, die die genaue Kenntnis über die historische Entwicklung der Schmalspurbahnen in Sachsen voraussetzen, sind nur nach und nach möglich. Wachsenden Aufwand erfordert auch die Instandhaltung der in Radebeul Ost abgestellten Museumsfahrzeuge. Die 43 Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg" haben 1982 im Rahmen der Volksmassen-Initiative (VMI) 4037 Stunden aufgewandt, um den erhöhten Anforderungen des Traditionsbetriebes gerecht zu werden. Dabei leisteten zahlreiche Eisenbahner große Unterstützung.

Jetzt, während der Wintermonate, haben bereits die Vorbereitungen für die diesjährige Saison begonnen. Viel Vorlauf ist auch nötig, um die Veranstaltungen zum 100jährigen Bestehen dieser Bahn im nächsten Jahr zu organisieren.

Die Mitglieder der AG wünschen schon jetzt allen an den Fahrten beteiligten Eisenbahnfreunden aus dem In- und Ausland viele schöne Stunden während der Fahrt auf dieser Schmalspurbahn.

Lok-einsätze

Bw Güsten, Einsatzstelle Staßfurt
Im Einsatz befinden sich gegenwärtig die Loks 41 1303, 41 1132 und 41 1159 vor Personenzügen. Eine weitere Lok dieser BR soll im Frühjahr 1983 hinzukommen.
Außerdem werden die Loks 50 3695, 50 3639 und 50 3656 im Güterzugdienst verwendet. An Auswaschtagen der BR 41 werden Personenzüge auch ersatzweise Loks der BR 50.36 eingesetzt. Die Loks 50 3558 und 44 1569 sind in Staßfurt abgestellt, die 44 2663 steht als Heizlok zur Verfügung.

Einsatzplan der BR 41

Strecke	Richtung	Personenzüge
650	Sangerhausen	3221, 3222
670, 690	Halberstadt	9535, 5433
640, 650	Magdeburg, Aschersleben	6257
690	Köthen	3498

Ferner werden die Loks der BR 41 zur Bespannung des Hilfszuges in Güsten sowie für eine Güterzugleistung nach Lutherstadt Wittenberg genutzt.
Mn.

Bw Görlitz
Zu der im Heft 11/82 abgedruckten Veröffentlichung folgende Ergänzungen:
Die Lok 52 8012 wurde abgegeben. Alle anderen erwähnten Maschinen gehören auch weiterhin zum Bw-Bestand.
Folgende in Schlauroth ankommenden und abfahrenden Güterzüge werden mit diesen Loks gefahren:
Ab 7.17 Uhr nach Hoyerswerda, ab 8.19 Uhr nach Weißwasser, ab 8.47 nach Zittau über Löbau, an 9.42 Uhr aus Hoyerswerda, ab 10.38 Uhr nach Zittau über Löbau, an 11.33 Uhr aus Weißwasser, ab 13.53 Uhr nach Ebersbach, an 15.08 Uhr aus Görlitz, an 15.29 Uhr aus Hoyerswerda.
Die Loks 50 0031 und 50 0037 werden nicht auf Rostfeuerung zurückgebaut. Ein stationär aufgestellter Tankwagen versorgt sie seit 17. November 1982 mit Brennstoff. Diese Fahrzeuge werden als Dampfspender zum Vorheizen von Reisezügen verwendet. Die Loks 03 2114 und 03 2278 sind in das Raw Meiningen überführt worden. Die Loks 44 2140 und 44 2394 dienen ebenfalls als Dampfspender.
Ke.

Bw Kamenz

Zum Bestand des Bw Kamenz gehören: 52 6721 (z. Z. Raw), 52 8010 (vom Bw Berlin Ostbahnhof übernommen), 52 8036 (z. Z. Raw), 52 8123, 52 8130, 52 8134, 52 8192, 52 8124 und 52 8128. Diese Maschinen befinden sich im Planeinsatz. An das Bw Berlin Ostbahnhof wurde die 52 8013 und zum Bw Zittau die 52 8062 und 52 8169 abgegeben. Kalt abgestellt sind die Loks 52 8109 und 52 8110. Seit dem 15. November 1982 werden zusätzlich folgende Personenzüge mit Loks der BR 52.8 gefahren: 4849 Hoyerswerda—Dresden Hbf, P 4856 Dresden—Straßgräbchen-Bernsdorf sowie der P 4865 (Mo–Fr) Straßgräbchen-Bernsdorf—Dresden. Die auf Rostfeuerung umgebaute Lok 95 1016 dient als Heizlok. *Rp.*

Bw Cottbus, Einsatzstelle Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
Dieser Einsatzstelle stehen z. Z. folgende Dampflokomotiven zur Verfügung: 52 8121, 52 8085, 52 8038 und 52 1412. Als Heizlok dient die 52 8152. Die Loks 44 1251 und 44 13404 sind kalt abgestellt und sind für Heizzwecke vorgesehen. Folgende Güterzüge fahren mit den o. g. Loks:

WPG ab 8.00 Uhr, Cs an 9.02 Uhr,
WPG ab 8.32 Uhr, Zil an 9.25 Uhr,
Zil ab 10.05 Uhr, WPG an 10.51 Uhr,
Cs ab 10.11 Uhr, Fo an 10.49 Uhr,
Fo ab 11.37 Uhr, WPG an 12.20 Uhr,
Lzz WPG ab 13.35 Uhr, Ehs an 14.03 Uhr,
WPG ab 14.12 Uhr, Cs an 17.04 Uhr,
Ehs ab 14.44 Uhr, PO an 15.45 Uhr,
Lzv PO ab 15.53 Uhr, WPG an 16.24 Uhr,
Lzz Cs ab 17.44 Uhr, PO an 18.03 Uhr,
PO ab 18.57 Uhr, WPG an 19.32 Uhr.

Legende: WPG Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, Cs Cottbus, Zil Ziltendorf, Fo Forst (Lausitz), Ehs Eisenhüttenstadt, PO Peitz-Ost
Zh.

Bw Wittenberge, Einsatzstelle Wittstock
Die hier stationierten Loks der BR 50.3 werden nach folgendem Eintageplan eingesetzt:
8.25 Uhr ab Wittstock über Pritzwalk, Perleberg, 11.27 an Wittenberge.
12.31 Uhr ab Wittenberge über Perleberg, Pritzwalk nach Wittstock an 16.38 Uhr.
Ein weiterer Einsatz erfolgt in der Nacht (Wittstock ab 18.00 Uhr).
Mei.

Bw Wustermark
Von dem im Heft 9/82 aufgeführten Lokomotiven ist z. Z. nur die Lok 52 8021 im Einsatz. Zum Bestand dieses Bw gehören seit einiger Zeit auch die Loks 52 8106 (ex Bw Zittau), 52 8086 und 52 8075. Die 52 1662 dient Reservezwecken. In der Regel verkehren folgende Güterzüge mit einer Lok der BR 52.8: Wustermark Rbf ab 7.25 Uhr, Nauen an 8.00 Uhr, Nauen ab 8.15 Uhr, an Kremmen 8.40 Uhr. Zug fährt weiter nach Hennigsdorf. Rückfahrt über Kremmen, Nauen nach Wustermark Rbf, an ca. 13.00 Uhr.
Ein weiterer Zug befährt die gleiche Strecke, allerdings in den Nachtstunden (Wustermark Rbf ab 20.25 Uhr).
Er.

Brandleite-Tunnel 100 Jahre alt
Im Jahre 1887 wurde grünes Licht für den Bau der späteren Strecke Neudietendorf—Grimmenthal—Ritschenhausen gegeben. Das größte Problem stellte aber die Überwindung des Rennsteiges dar. Durch den Bau des 3039 m langen Brandleitetunnels, des heute längsten Bauwerkes dieser Art in der DDR, wurde diese komplizierte Aufgabe gelöst. Der erste Spatenstich zum Tunnelbau erfolgte am 28. Mai 1881 an beiden Seiten des Gebirgsmassivs, der Oberhofer und Gehlberger Seite. Am 7. Februar 1883 erreichten die Arbeiter die Durchbruchstelle in der Tunnelmitte. In Zella St. Blasii, von wo aus der Bau geleitet wurde, trugen Glockenklänge und Böllerschüsse die Kunde ins Land: Der Durchbruch war gelungen! Am 21. Februar 1883 erfolgte eine offizielle Feier des Richtstollen-Durchschlages im Brandleite-Tunnel, während der vermutlich unser Foto entstand. Am 19. März 1884 wurden die Arbeiten beendet. Der erste Probezug auf der Strecke Erfurt—Ritschenhausen fuhr am 12. Juni 1884. Schließlich konnte am 1. August 1884 die Strecke durchgängig eröffnet werden.



Text u. Reprobeschaffung: H. Jung, Zella-Mehlis

Helmut Pochadt (DMV), Berlin

Die Kitson-Meyer-Schmalspurloks der DR

Nach 38 Jahren erstmalig beschrieben

Im Heft 1/83 veröffentlichten wir einen Beitrag über Lokomotiven mit beweglichen Triebwerken. Dieser Abhandlung war u. a. zu entnehmen, daß die Kitson-Meyer-Lokomotiven bis auf wenige Ausnahmen von Kitson & Co in Leeds gebaut wurden und überwiegend in Südamerika zum Einsatz kamen.
Aber auch die Berliner Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel (O & K) stellte im Jahre 1927 erstmalig eine solche Lok her. 1939 folgten drei weitere Maschinen dieser Bauart, die 1944 fabrikneu an die DR abgeliefert wurden.

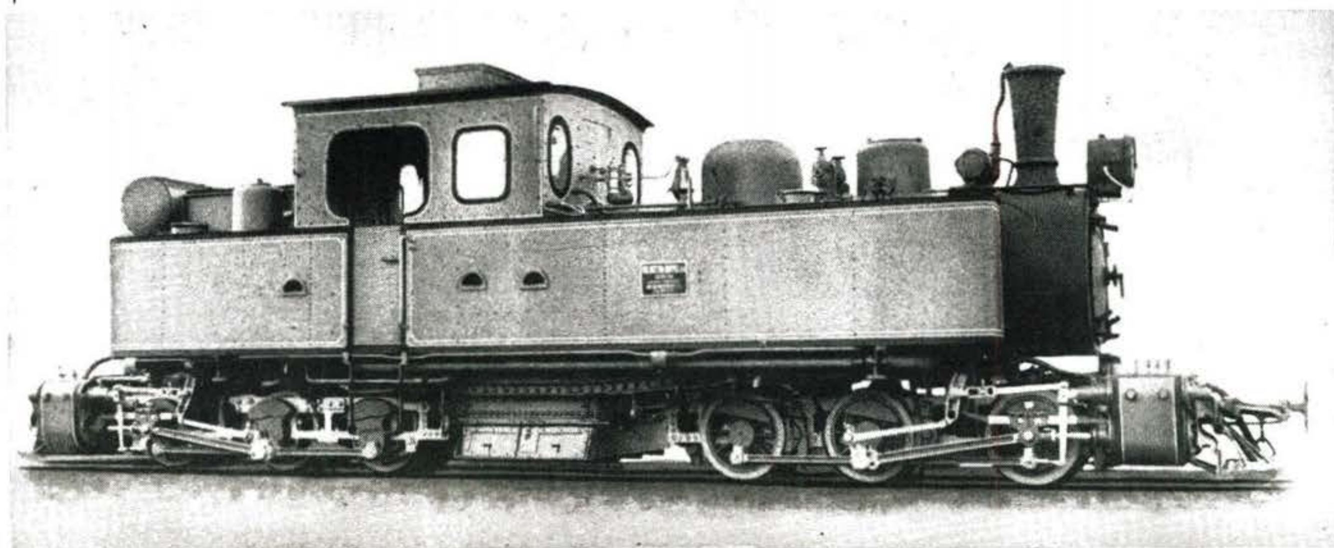
Aus der Vorgeschichte
Die Lokomotivfabrik von O & K entwickelte sich von 1892 bis zum ersten Weltkrieg zu einem mittelgroßen Werk mit einer recht erfolgreichen Produktion. ⟨1⟩ Die Firma schuf im Laufe der Jahre ein großes Netz von Auslandsfilialen und -zweigwerken in zahlreichen Ländern, deren teilweiser Verlust am Kriegsende O & K besonders hart traf.
Kaum hatte sich die Firma von den Kriegsauswirkungen erholt, entstand mit der Inflation um 1923 eine weitere ökonomische Krise. Hinzu kam die durch Überkapazitäten der deutschen Lokomotivindustrie entstandene harte Konkurrenz um verbliebene Absatzgebiete. O & K nutzte deshalb erhalten gebliebene ökonomische Einflußsphären verstärkt im Ausland, die besonders in Südamerika gegeben waren. So versuchte die Firma mit einem von ihr bisher nie gebauten Loktyp in die bis dahin alleinige Domäne der Engländer einzubrechen.

Die Chilelok
O & K konstruierte als einzige Fabrik außerhalb Englands eine Kitson-Meyer-Lok. In nur einem Exemplar entstand diese Maschine für eine Spurweite von 600 mm (C'Ch4t O & K 11350/27) im Auftrage der chilenischen Militäreisenbahn „Ferrocarril Militar Puente Alto al Volcan". Es ist heute wenig verständlich, weshalb ein so aufwendiger Loktyp für ein Einzelexemplar völlig neu konzipiert wurde. Deshalb vermutet der Autor, daß sich dahinter eine wohl überlegte Firmenpolitik verbarg: Würde die Lok ein Fehlschlag, so wäre eine einzelne Lok mit nur 600 mm Spurweite schnell vergessen. Hätte die Lok jedoch Erfolg, so ließe sich mit einer staatlichen Militäreisenbahn in Verbindung mit einem marktkompetenten Händler gute Reklame machen. So war einerseits auf dem Fabrikschild der Lok der Name des erfolgreichen chilenischen Eisenbahnhändlers Gildemeister zusammen mit dem des Herstellers vermerkt, andererseits erschien aber die Werbung für diese Lok nur in einer englischsprachigen Fachzeitschrift für Industrie- und Landwirtschaftsbahnen. ⟨2⟩

Wieder eine Krise
Die von O & K in die Chilelok gesetzten Erwartungen wurden durch eine erneute ökonomische Krise beendet. Von der Weltwirtschaftskrise um 1930 waren die Märkte gleichermaßen schwer betroffen wie die Lokomotivfabrik selbst. 1932 verließen nur noch 36 Lokomotiven das O & K-Werk. Als sich die Wirtschaft allmählich wieder erholte, hatten sich technische und gesellschaftliche Erfordernisse geändert.
Das Kitson-Meyer-Konzept war im Dampflokbau inzwischen überholt. 1935 wurden in England die letzten Loks dieses Typs gebaut. Kitson & Co stellte bald darauf den Lokbau ein.
Auch bei O & K änderte sich um 1930 die Lage, da die Firma durch große Aktienverkäufe in andere Hände gelangte. So veränderte sich das marktpolitische Konzept erheblich. Die auf der Militärbahn eingesetzte Lok von 1927 war nicht mehr von Interesse.
Da geschah etwas gar nicht mehr Erwartetes. Die chilenische Militäreisenbahn hielt an der Konstruktion von 1927 fest und bestellte nochmals drei Kitson-Meyer-Lokomotiven. Damit errang die von Orenstein gebaute Maschine den Erfolg, der 10 Jahre zuvor erwartet worden war.

Doch noch neue Kitson-Meyer-Loks
Diesen Prestige-Erfolg wollte nun offenbar auch O & K umsetzen und schuf rund vier Jahre nach der „letzten" Kitson-Meyer-Lok ein spätes Denkmal. In der internationalen Eisenbahnliteratur ist darüber bis heute nichts zu finden. Nach verschiedenen Quellen wurden die drei Lokomotiven mit den Fabriknummern 13306, 13307

1



1 Die Kitson-Meyer-Lok (O & K) von 1927 für Chile
Foto: Werkfoto, Sammlung Verfasser

und 13308, die mit der Lok 11350 von 1927 fast identisch waren, 1939 gebaut. In den O & K-Werkunterlagen ist nur die spätere Ablieferung vermerkt. Eine Auslieferung dieser Maschinen wurde jedoch durch die politischen Ereignisse verhindert. Nazideutschland hatte mit dem Überfall auf Polen den zweiten Weltkrieg begonnen. Die Kitson-Meyer-Loks blieben mit anderen interessanten Maschinen gleichen Schicksals in der Fabrik stehen.

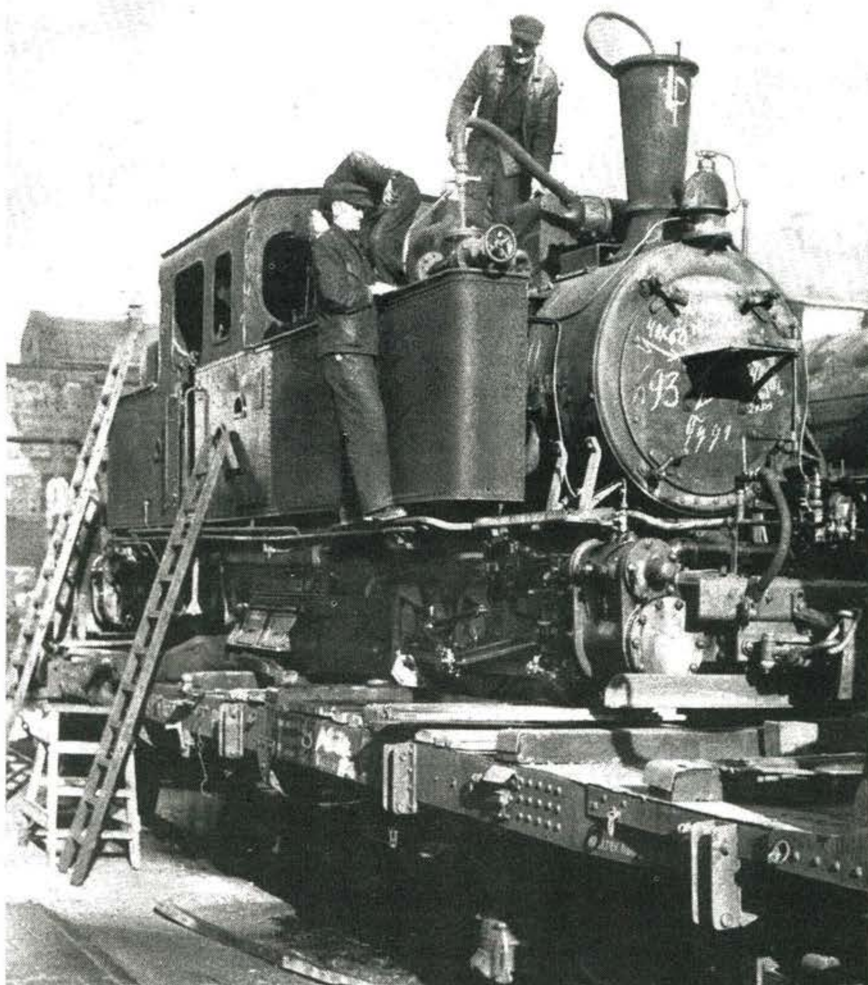
Zwischen Juni 1942 und April 1943 wurden von diesem Bestand zwei fünfachsige Loks mit 700 mm-, vier dreiachsige mit 762 mm- und vier 1'D-Lokomotiven mit 1435 mm-Spurweite im okkupierten Polen sowie in Österreich und Deutschland nach teilweiser Umspurung zum Einsatz gebracht. Von diesen 10 Loks erhielten 6 Reichsbahnnummern, sie wurden trotzdem bis heute in keinem Lokarchiv erfaßt.

Die Kitson-Meyer-Lokomotiven bei der DR als 99 1641 – 99 1643

Für die Kitson-Meyer-Loks schienen sich keine Einsatzmöglichkeiten anzubieten. Ein Probeeinsatz auf der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn wird behauptet, läßt sich aber nicht beweisen. Mitte 1944 war das faschistische Reich bereits dem Untergang nahe. Die Kriegsfronten bewegten sich damals unaufhörlich auf das Reich zu. Von den fanatischen Machthabern wurden alle Reserven mobilisiert, den Zerfall des Regimes hinauszuzögern. So wurden nun auch die drei Kitson-Meyer-Loks gewissermaßen „zum Volkssturm eingezogen". Da die DR im damaligen Deutschland keine 600 mm-spurigen Strecken betrieb, wurden die Loks vom Reichsbahn-Zentralamt der Gedob zugewiesen. Das war die Generaldirektion der Bahnen im damaligen Generalgouvernement, also im okkupierten Restpolen. Deshalb wurden die genannten Maschinen der Baureihe 99^{16} zugeordnet, in der sonst nur polnische Lokomotiven erfaßt waren.

Nordöstlich von Kraków erstreckt sich ein sehr großes wirtschaftlich bedeutendes Schmalspurnetz österreichischen Heeresfeldbahnursprungs. Das Unterhaltungs-Bw des Netzes ist noch heute Jedrzějów. Dort kamen die 99 1641, 99 1642 und 99 1643 zum Einsatz. Der im Juli 1944 abgelieferten 99 1641 folgten, offenbar nach Erprobung, im November gleichen Jahres die beiden anderen Kitson-Meyer-Loks.

2

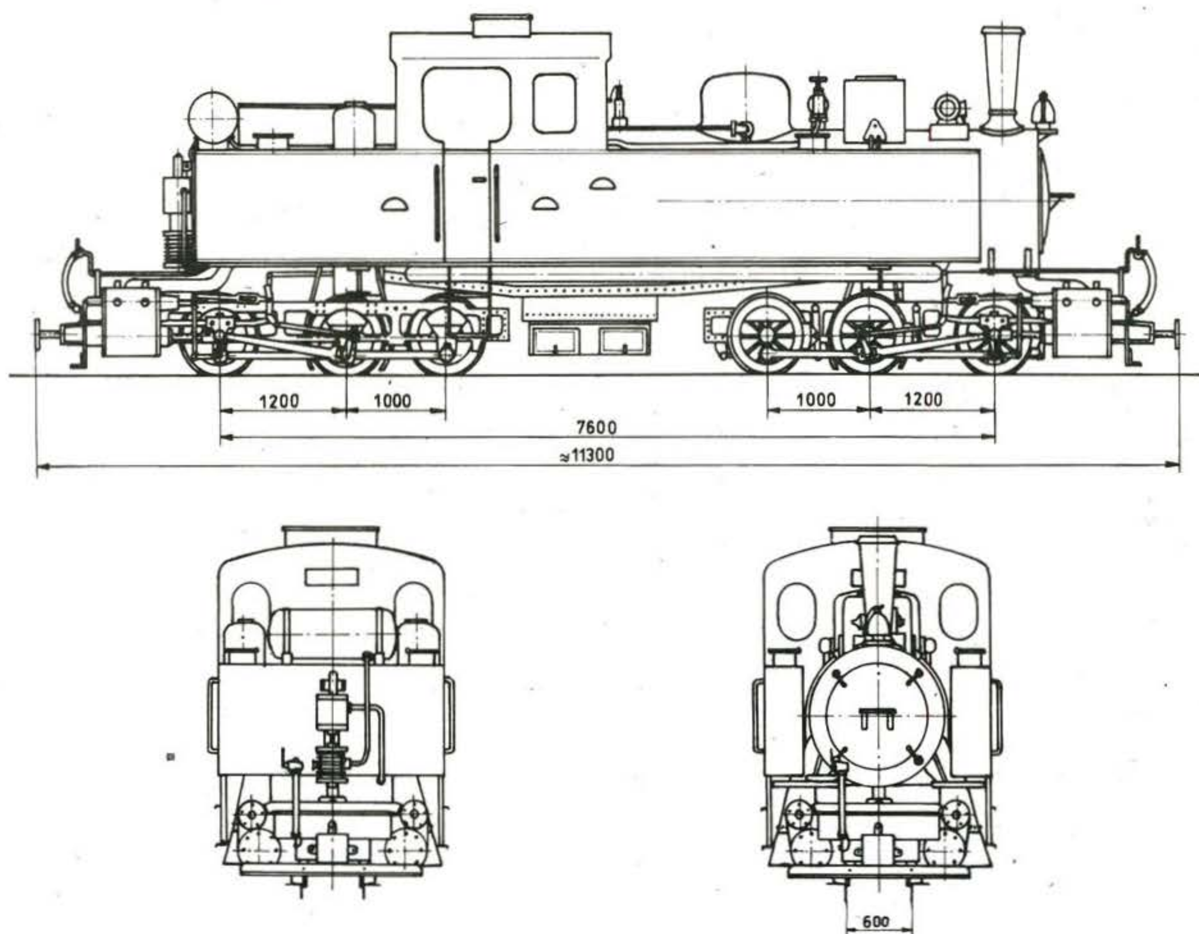


Technische Daten

		O & 11350/27	O & K 13306/39
Zylinderdurchmesser	mm	270	270
Kolbenhub	mm	350	350
Raddurchmesser	mm	700	700
Dampfdruck	kg/cm²	15	15
Rostfläche	m²	1,5	1,5
Rohrheizfläche	m²	(x^1) 45,8	(x^2) 41,9
Überhitzerheizfl.	m²	17,5	...
Gesamt-Achsstand	mm	7600	7600
Achsstand (fest)	mm	2200	...
Länge über Puffer	mm	...	11230
Leergewicht	t	27,7	28,3
Dienstgewicht	t	36,7	38,4
Wasser	m³	5,0	5,0
Kohle	t	2	2
Zugkraft (0,6 x p)	kg	6560	6560
Leistung	PSi/PSe	.../250	310/250
Heizfl., Feuerbüchse	m²	...	5,9
Anzahl der Heizrohre		...	18
Heizrohr-Durchm.	mm	...	35/40
Anzahl der Rauchrohre		...	58
Rauchrohre-Durchm.	mm	...	65/70
Länge zw. d. Rohrw.	mm	...	2600
Höchstgeschwindigk.	km/h	...	30
Bremsart		Westinghouse	...

x^2 feuerberührt x^1 wasserberührt

3



2 O&K-Lok von 1939 bei der PKP als Typ 1 693 in einem Ausbesserungswerk. Am Tragwagen befindet sich das letzte Revisionsdatum (12. Juni 1950).
Foto: CAF Bildagentur, Warszawa

3 Ansichten der O&K-Loks 13306, 13307 und 13308. Als Vorlage dienten das Werkfoto der Lok 11350/27, das CAF-Bild und eine weitere Aufnahme von der Lok 11350/27, das als Grundlage für die Darstellung der Rückansicht diente.
Zeichnung: K. Jünemann, Berlin
Maßstab 1:70

Anmerkungen zur Tabelle
Die technischen Daten sind im Originalzitat den historischen Quellen entnommen worden. Das sind für die Lok 11350/27 das O&K-Zeichnungsverzeichnis des Verkehrsmuseums Dresden und für die Lok 13306/39 das Betriebsbuch der PKP-Lok Tyyl-691.

Ein falscher kleiner Buchstabe

Natürlich stellt sich nun die Frage, warum es über diese interessanten Lokomotiven 38 Jahre keine Veröffentlichungen gab. Sicher ist, daß diese Maschinen oftmals im Interesse in- und ausländischer Lokomotivspezialisten standen, das jedoch durch einen kleinen falschen Buchstaben auf eine falsche Fährte gelenkt wurde. In einer Verlautbarung aus damaliger Zeit sind die Loks fälschlich mit der Bauartbezeichnung CCh4**v**, so auch in ⟨3⟩, angegeben. Deshalb wurde stets nach Malletlokomotiven gefahndet, da der Bau einer klassischen Verbund-Meyerlok mit Recht für diese Zeit ausgeschlossen wurde. So vermerkt auch A. E. Durrant in ⟨4⟩, daß er nie eine Beschreibung oder Illustration dieser drei „Mallets" gefunden habe.

Bei der PKP als Tyyl-691 – Tyyl-693

Nach der Befreiung Polens von der Nazibesetzung wurde auch das erwähnte Schmalspurnetz von der wieder entstandenen PKP übernommen. 1947 und 1948 wurden alle Schmalspurlokomotiven nach einem neu aufgestellten Reihen- und Nummernplan umgezeichnet. Die Kitson-Meyer-Loks erhielten die Reihenbezeichnung Tyyl (y – 3 Treibachsen bei Schmalspur) und die Nummern 691–693. Nach mündlicher Überlieferung haben die Lokomotiven die vorhandenen Gleisradien anstandslos durchfahren. Allerdings war die Metermasse für einige Brücken zu hoch. Von 1951 bis 1954 wurde das gesamte Netz entsprechend seiner Bedeutung auf 750 mm umgespurt. Neubaulokomotiven der Baureihe Px 48 übernahmen nun die Zugförderung. Vermutlich in diesem Zusammenhang – genauere Angaben fehlen darüber – wurden die Loks 691 und 692 auf das Mława-Netz abgegeben. Diese Flachlandbahn war streckenbautechnisch für die schweren Kitson-Meyer-Loks geeignet. 1961 und 1962 wurde auch dieses Netz auf 750 mm-Spur umgebaut und verkürzt. So endete der Lebenslauf der beiden Loks mit der Ausmusterung in Mława am 29. April 1961.

Was aber wurde aus der Tyyl-693? Aus nicht geklärten Gründen wurde die Lok nicht nach Mława umgesetzt. Nach mündlicher Überlieferung befand sie sich in einem Ausbesserungswerk.

Anfang der 50er Jahre fand bei der PKP eine große Typenbereinigung statt. Einzelgänger wurden ebenso wie viele überalterte Typen an Werkbahnen abgegeben. In diese Transaktion geriet auch die Tyyl-693. Sie wurde am 3. Juli 1955 an eine Sodafabrik bei Kraków abgegeben, die über eine stark frequentierte 600 mm-Bahn verfügte.
Hier nun beginnt eine Legende. Die exotische Lok soll in voll aufgearbeitetem Zustand dort angekommen, von den Werkeisenbahnern mehr als mißtrauisch empfangen worden sein. Schließlich habe man das Ungetüm angeheizt und sei probehalber auf die Strecke gefahren, die bald hinter dem Ortsgebiet eine Gegenkurve aufgewiesen habe. Dort sei die Kitson-Meyer-Lok hoffnungslos festgefahren. Auch zu Hilfe geholte andere Werklos hätten sie nicht freibekommen. Da die Strecke dringend gebraucht wurde, habe man das fremdartige Ungetüm kurzentschlossen an Ort und Stelle zerschnitten. Über 25 Jahre hinweg ist diese Geschichte gewachsen. Sicher ist es so kaum gewesen. Die schwierige Situation auf einer Werkbahn im Jahre 1955 ist für uns kaum noch vorstellbar. Dennoch setzt diese Legende einen fast romantischen Schlußpunkt hinter die so wechselvolle Geschichte der O & K-Kitson-Meyer-Lokomotiven!

Ein Wort danach

Okkupierte ausländische Lokomotiven sind in deutschen Lokarchiven bisher nicht beschrieben worden. Dieser Grundsatz mag für die Autoren ein Motiv gewesen sein, die Kitson-Meyer-Loks, ebenso wie die erwähnten sechs anderen Maschinen, aufgrund ihrer Einordnung in entsprechende Baureihen unbeachtet zu lassen. Alle 9 Loks sind jedoch unbestreitbar an die frühere DR abgelieferte Neubaulokomotiven. So soll mit diesem Beitrag auch eine unbedingt notwendige Ergänzung zu vorhandenen Lokarchiven begonnen werden.

In „O & K Steam Locomotives" ⟨1⟩ sowie der deutschen Ausgabe ⟨5⟩ sind alle vier Loks mit Fabriknummern, Bahnnummern, Verbleib und einem Foto der 11350/27 enthalten. Die gesammelten Fakten reichten jedoch 1978 noch nicht für eine abgeschlossene Darstellung aus. Es hat rund 10 Jahre gedauert, bis alle heute noch erreichbaren Daten und Fakten unanfechtbar zueinander standen. Dabei halfen Dr. Martin Murray, Bristol; Tadeusz Suchorolski, Warszawa; Friedrich Kemper (†), Hannover; Helmuth Hinze, Hamburg; Klaus Jünemann, Berlin. Freundliche Unterstützung gaben folgende Institutionen: Muzeum Kolejnictwa (Eisenbahnmuseum), Warszawa; Ministerstwo Komunikacji (Verkehrsministerium, Schmalspuramt), Warszawa; PKP-Direktion Warszawa, CAF-Bildagentur, Warszawa und Verkehrsmuseum Dresden.

Aus der Werbeschrift für die Lok von 1927:
„Die gegliederte Lokomotive wurde für eine maximale Achslast von 6 t sowie einen kleinsten Kurvenradius von 45,7 m entworfen. Sie ist imstande, eine Last von 100 t über eine größte Steigung von 3,5 % zu befördern. Der Kessel ist mit einem Überhitzer Bauart Schmidt ausgerüstet, der die Dampftemperatur bis auf 400 °C steigert. Der Hauptrahmen ruht über mittige Kugelzapfen und seitlich gleitende Platten auf den zwei Triebdrehgestellen. Diese Anordnung sichert ruhigen Lauf der Lok über unebene Gleise."
Anmerkung:
Die Angabe 45,7 m (im Original 150 feet) für den kleinsten befahrbaren Radius dürfte als vorsichtig kalkuliertes Konzept zu verstehen sein, da die Loks von 1939 nach mündlicher Überlieferung Radien von 35 m anstandslos durchfahren haben sollen.

Quellenangaben:
⟨1⟩ Fricke, K., Bude, R., Murray, M.: O & K Steam Locomotives; Arley Hall Publications, Bristol 1978
⟨2⟩ Modern Traction for Industrial & Agricultural Railways; The Locomotiv Publishing Co., London ohne Zeitangabe S. 29
⟨3⟩ Griebl, H., Schadow, F.: Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923—1963; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlag J. O. Slezak, Berlin/Wien 1965
⟨4⟩ Durrant, A. E.: The Mallet Locomotive; David & Charles, Newton Abbot, London, Vancouver 1974
⟨5⟩ Bude, R., Fricke, K., Murray, M.: O & K Dampflokomotiven;
Railroadiana Verlag, R. Bude Junior, Buschhoven 1978

Nochmals Oberweißbacher Bergbahn

„Ergänzend zum Beitrag von Rolf Küpper (Heft 12/82) möchte ich mitteilen, daß es sich bei dem im Text erwähnten und im Bild 4 gezeigten Aufsatzwagen für die Güterbühne um den ehemaligen Beiwagen EB 188513 der bis 1969 elektrisch betriebenen Strecke Schleiz—Saalburg (Saale) handelt. Der Umbau erfolgte meines Wissens im Werkteil Gotha des Raw Delitzsch. Dabei wurde die Inneneinrichtung grundlegend modernisiert, die Signallampen und die Zug- und Stoßvorrichtung entfielen. Der Aufsatzwagen trägt ebenso wie der Personenwagen der Bergbahn keine Betriebsnummer.
Bei dem im Bild 4 dahinter sichtbaren Wagen handelt es sich um eine Hälfte des zweiteiligen VB 197854 und 197855. Soweit mir bekannt ist, entstand dieser aus dem ehemaligen Benzoltriebwagen VT 715/716 und diente dem Bw Saalfeld als Dienstfahrzeug, wurde aber auch im Sommer 1969 zusammen mit einer V 60 (106) auf der Strecke Orlamünde—Pößneck unterer Bahnhof eingesetzt. Diese zweiteilige Einheit befand sich schon des öfteren in Lichtenhain, wo sie nach meiner Kenntnis als Aufenthaltswagen bei Gleisbauarbeiten diente. Dazu wurde die Einheit in Obstfelderschmiede getrennt und mit der Güterbühne nach Lichtenhain befördert, wo sie aber nicht in jedem Falle wieder seitenrichtig aufgestellt und gekuppelt wurde. Im Juli 1982 befand sich die im Bild gezeigte Hälfte in Lichtenhain, wobei die Nummer jedoch unkenntlich gemacht worden war.
Der Verwendungszweck sowie der Verbleib der anderen Hälfte sind mir leider nicht bekannt."
Hans Joachim Weise, Ilmenau

Fragen zu den Halberstädtern

Zum Beitrag „Nullserien-Reisezugwagen" aus Halberstadt im Heft 12/1982 schreibt Diego Wegner aus Berlin:

„Ich bin bereits mehrmals in einem Bmhee-Wagen gefahren, konnte aber keinen Unterschied zur bekannten Gattung Bmhe feststellen. Was bedeutet das zweite e?"
Reisezugwagen sind einheitlich gekennzeichnet. Als Hauptzeichen wird ein großer lateinischer Buchstabe verwendet. So bedeutet A Sitzwagen 1. Klasse. Als Nebenzeichen dienen kleine lateinische Buchstaben für besondere Einrichtungen u. a. m. So bedeutet z. B. e mit elektrischer Heizung und ee mit zentraler Energieversorgung (ZEV).

„Die Gattungsbezeichnung Ame gibt es doch schon seit längerer Zeit, seit wann?"

Ja, schon sehr lange. Halberstädter Ame-Wagen gibt es seit 1981. Zwei Prototypen wurden erstmalig im November 1980 anläßlich der Rationalisierungskonferenz des Ministeriums für Verkehrswesen vorgestellt. Sie verkehren u. a. in der Relation Berlin—Halberstadt.

„Wo verkehren Bmhee-Wagen?"

Zehn Bmhee-Wagen und ein luftbeheizter Schlafwagen (WLX) der DR sind mit ZEV – ohne Generatoranlage – z. Z. im Einsatz, u. a. zwischen Berlin und Budapest und auf der Strecke Leipzig—Rostock—Stralsund.

Neue Metro-Strecken in Leningrad und Kiew

Kürzlich sind in Leningrad und Kiew Streckenabschnitte von 7 bzw. 2,5 km Länge in Betrieb genommen worden. Drei Stationen liegen in Leningrad an der neuen Strecke. Insbesondere den Bewohnern dichtbesiedelter Neubaugebiete im Norden Leningrads wird es damit leichter, das Zentrum der Stadt zu erreichen. Insgesamt weist die U-Bahn dieser Stadt jetzt eine Streckenlänge von 73 km auf. In der Sowjetunion wird sie nur von der Moskauer Metro übertroffen, die sich derzeit über 193 km erstreckt. Kiews Metro ist dagegen „nur" 30 km lang. Die Leningrader Metro-Bauer sind vor allem durch ihre Rekorde im Tunnelvortrieb bekannt. Ihre Bestleistung liegt bei 1250 m im Monat.
Nach dem Generalplan der künftigen Entwicklung Leningrads soll die Metro das gravierende Verkehrsmittel werden. Ihre Länge soll 1990 das Dreifache betragen. Der Bau der Leningrader Metro erwies sich trotz ihrer verhältnismäßig geringen Tieflage komplizierter als ein solcher in größeren Tiefen. Das hängt mit den speziellen geologischen Eigenheiten des Stadtgebietes von Leningrad zusammen. Baubeginn war das Jahr 1940, doch konnte die Inbetriebnahme der ersten Strecke infolge des Großen Vaterländischen Krieges (jahrelange faschistische Blockade) erst 1955 erfolgen. Die architektonische Gestaltung der Metro-Stationen bezieht sich — jeweils nach der lokalen Lage — auf die bewegte Geschichte der Newa-Metropole.
me

Dreieinhalbmal um die Erde

Die UdSSR verfügt mit einem Schienennetz von 140 000 km Gesamtlänge über eine der größten Eisenbahnen der Welt. Legte man die Gleise aneinander, reichte dieser Schienenstrang dreieinhalbmal um die Erde. Die erste Eisenbahnlinie Rußlands entstand 1837 zwischen Petersburg und Zarskoje Selo (heute Puschkin). Im vorrevolutionären Rußland befanden sich 80 Prozent der Eisenbahnstrecken im europäischen Landesteil. Als die Sowjetmacht die Industrialisierung in Angriff nahm, waren Hacke und Spaten die vorherrschenden Werkzeuge beim Eisenbahnbau.
Gegenwärtig werden in der UdSSR jährlich rund 3,4 Milliarden Fracht und 3,3 Milliarden Fahrgäste per Schiene befördert. Das sind 70 Prozent des Gütertransportes und 40 Prozent des Personenverkehrs. 60 internationale Eisenbahnverbindungen bestehen mit 30 Ländern Europas, Asiens, und des Fernen Ostens. Im Planjahrfünft 1980 bis 1985 werden in der Sowjetunion 3600 km neue Strecken gebaut, 5000 km zweite Gleise in Betrieb genommen und 6000 km elektrifiziert. Moderne Gleisverlegemaschinen bahnen der BAM den Weg in die Weiten Sibiriens bis zum Pazifischen Ozean.
Die Baikal-Amur-Magistrale verbindet über 3145 km Ust-Kut an der Lena mit Komsomolsk am Amur. Das entspricht etwa der Entfernung Stockholm—Ankara bzw. Moskau—Madrid.
me

Elektronische Sifa

Eine neue elektronische Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) wurde gemeinsam von Wissenschaftlern und Konstrukteuren der Moskauer Eisenbahnhochschule (MIIT) und des Konstruktionsbüros der Hauptverwaltung Lokomotivwirtschaft entwickelt. Bei diesem System werden von Meßgebern an den Fingern des Tfz-Führers Signale an einen elektronischen Steuerblock übertragen, der bei Ermüdungserscheinungen ein akustisches Signal auslöst. Die Versuchserprobungen wurden erfolgreich mit hoher Zuverlässigkeit abgeschlossen und das System zur Serienproduktion freigegeben.
Gudok

ÖBB musterte letzte Regelspur-Dampflok aus

Die 93.1326 war die letzte Regelspur-Dampflok der ÖBB. Sie wurde am 20. September 1982 ausgemustert. Diese Lokomotive gehörte zum Bestand der Zugförderungsleitung Wien Nord, war aber meistens im Gelände der Zugförderung Krems an der Donau abgestellt, um sporadisch für spezielle Aufgaben, z. B. Fahren von Sonderzügen, eingesetzt zu werden. Nun hat sich auch für diese Maschine ein Käufer gefunden.
Die 93.1326 war eine von 170 Dampflokomotiven der Reihe 378, Bauart 1'D'h2T, die ab 1927 von den damaligen BBÖ zur Modernisierung des Nebenbahnbetriebes in Dienst gestellt wurden.
Im Bestand der ÖBB befinden sich nunmehr noch 24 Schmalspurlokomotiven (in sechs Gattungen). Davon haben 11 Maschinen eine Spurweite von 1000 Millimetern — Zahnradlokomotiven für die Schneeberg- und die Schafbergbahn — und 13 eine Spurweite von 760 Millimetern.
me

Panamabahn

Die Panamabahn besteht seit 1855 und hat eine Streckenlänge von 85 km. Endpunkte sind Colón auf der atlantischen (Karibik) und Panama bzw. die Inseln Naos, Culebra und Perrico auf der pazifischen Seite. Nicht nur die genannten zwei Hafenstädte sind identisch mit den Ausgangsorten des Panamakanals, auch die Eisenbahntrasse verläuft parallel zum Kanal. Die Panamabahn beginnt im Bahnhof Colón-Stadt — mit abzweigenden Gleisen der Hafenbahn — und führt an der Limon-Bai entlang zu den dreistufigen Gatun-Schleusen, wendet sich dann scharf nach links zum Nordufer des Gatunsees, um sogleich wieder im selben Winkel nach rechts abzubiegen. Es folgen die erste große, 1200 m lange Brücke, „Sprünge" von Insel zu Insel und über Halbinseln des Gatunsees hinweg sowie die zweite große, 1000 m lange Brücke am Ostufer des südlichen Teils vom Gatunsee. Jetzt schmiegt sich die Bahn an die Westhänge der Bergausläufer bis zum Staudamm des Chagres-Arms und überquert die 1700 m lange Dammkrone. Nun verläuft die Trasse oberhalb des bis zu 80 m tiefen Culebra-Einschnitts (Ostseite) zur Schleuse von Pedro Miguel, dann am Miraflores Stausee bis zur zweistufigen Schleuse von Miraflores. Der letzte Abschnitt führt zu den Bahnhöfen Panama/Balboa (sowie zum Hafen) und über einen 2000 m langen Damm zu den drei eingangs erwähnten Inseln vor der Pazifikküste (außerdem zwei kürzere Dämme von Insel zu Insel). Die Panamabahn entstand schon 60 Jahre vor der Inbetriebnahme des Kanals und hatte Reisende sowie Güter von der Atlantik- zur Pazifikküste zu bringen. Trotz des Kanals erfüllt sie auch heute noch wichtige Transportaufgaben. Seit 1977 befindet sich die Panamabahn — ebenso wie der Kanal — endlich in panamaischer Verwaltung.
Kau.

VR China baut aus

Dem Ausbau der Eisenbahn wird in der VR China im laufenden 6. Fünfjahrplan — 1981 bis 1985 — spezielle Bedeutung beigemessen. So soll bis 1985 der Bau von 1700 Streckenkilometern und die Elektrifizierung von 1500 km abgeschlossen sein. Nahezu fertiggestellt ist die 379 km lange Ost-West-Strecke Peking—Datong, die ein zweites Gleis erhielt und elektrifiziert wurde. Bereits in Betrieb genommen wurde ein Teil einer zweiten Ost-West-Verbindung zwischen der Provinzhauptstadt Taiyuan und dem Kohleumschlagplatz Shijiazhuang. Der Kohletransport per Eisenbahn soll bis 1990 verdoppelt werden.
me

Werklokomotiven

„Werkaufnahmen von Werklokomotiven" müßte die Überschrift exakt zu den folgenden Fotos heißen. Sie zeigen Dampflokomotiven, von denen Aufnahmen im unmittelbaren Betriebseinsatz nicht greifbar waren.
Die weitgehend unbekannten technischen Besonderheiten dieser Lokomotiven veranlassen uns, sie zu veröffentlichen. Gerade Kranlokomotiven waren auch u. a. auf Hafenbahnen vielfältig einsetzbar, da sie nicht nur Rangieraufgaben bewältigen konnten, sondern auch dem Güterumschlag dienten. Ergänzende Hinweise hierzu von unseren Lesern sind immer gefragt.

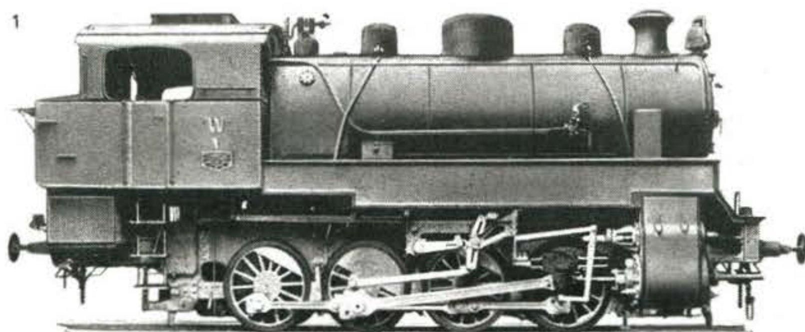
1 Hanomag lieferte 1921 unter den Fabriknummern 9587 und 9588 für die Ilseder Hütte die beiden Naßdampf-Zwillingstenderlokomotiven V und W.
Mit einer Eigenmasse von immerhin 65,0 t gehörten sie zu den schweren Werklokomotiven. Bemerkenswert waren die flachen, bis unter den Kessel reichenden seitlichen Wasserkästen, mit denen man bessere Sichtverhältnisse beim Rangierbetrieb erreichte.

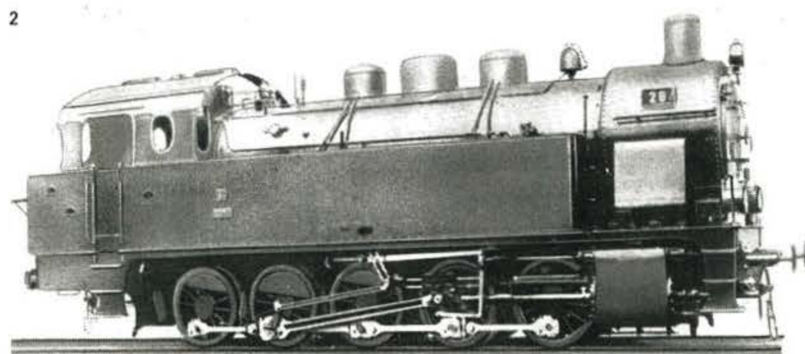
2 Orenstein & Koppel baute eine große Anzahl sehr unterschiedlicher Werklokomotiven, wobei diese Firma ihren Kunden mehrfach den von ihr entwickelten Stroomann-Wasserrohrkessel empfahl. So wurden im Jahre 1913 mit den Fabrik-Nummern 6254 und 6255 für die Berginspektion Waltrop (Westfalen) zwei schwere fünffach gekuppelte Naßdampf-Zwillingstenderloks mit Stroomann-Kessel ausgeliefert. Mit den Betriebsnummern 20 und 21 gekennzeichnet, brachten die genannten Kessel nicht die in sie gesteckten Erwartungen. Beide Maschinen erhielten 1921 normale Heißdampfkessel. Ihr Einsatz erfolgte anschließend als Nr. 22 bzw. 28 im Hafengelände Gladbeck (Westfalen).

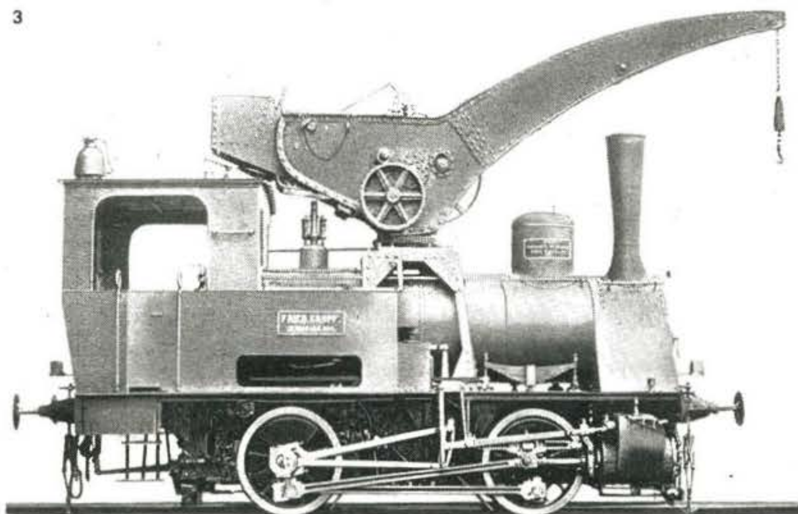
3 Zuweilen fanden Werklokomotiven neben dem Rangierdienst auch beim Heben und Transportieren von Lasten Verwendung. So lieferte die Maschinenfabrik Eßlingen im Jahre 1900 unter der Fabrik-Nr. 3073 eine derartige Kranlokomotive für die Friedrich Krupp-AG. Das Krangestell wurde in der Mitte des Lokrahmens abgestützt und konnte Belastungen bis zu 3 t standhalten.

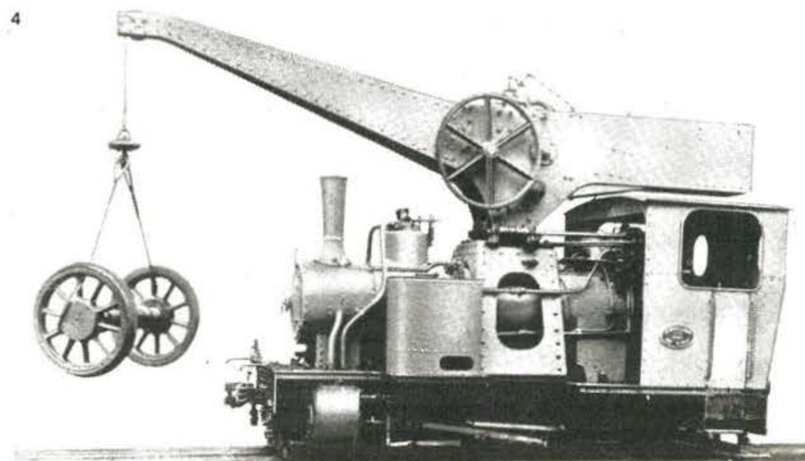
4 Im Jahre 1922 baute die Firma Henschel & Sohn diese vierfach gekuppelte Naßdampf-Zwillingskranlokomotive für 750 mm Spurweite.

Text: E. Preuß und W. Valtin, Berlin
Fotos: Sammlung H. Schmidt, Roßlau

1


2


3


4


Beton-Fahrleitungsmaste für H0

Auf unserer alten Gemeinschaftsanlage wurde im Zuge der ständigen Aktualisierung und Anpassung an das Vorbild auch mit dem Aufbau einer vorbildgetreuen Elektrifizierung einiger Streckenabschnitte begonnen. Nun entsprachen die handelsüblichen Fahrleitungsmasten – wenn überhaupt im Angebot – hinsichtlich Aussehen und Stabilität in keiner Weise unseren Vorstellungen. Da beim Vorbild bereits Betonmasten zum Einsatz kamen, lag nichts näher, als sie im Modell nachzubilden, wobei noch der Vorteil der relativ einfachen Herstellung des Mastes für diese Lösung sprach. Unsere Masten haben allerdings einen kleinen Schönheitsfehler: Der Durchmesser ist überall gleich, was aber auf der Anlage kaum zu bemerken ist.

Ausgangsmaterial ist 4 mm starkes Rundmessing für den Mast, gleiches Material in 2 mm Stärke für den Ausleger und Ms-Draht in 0,8 bzw. 1,0 mm Dicke für Stützrohre, Zuganker und Seitenhalter. Alle Maße sind aus den Skizzen zu entnehmen. Der Ausleger stellt nur eine der beim Vorbild möglichen Varianten dar.

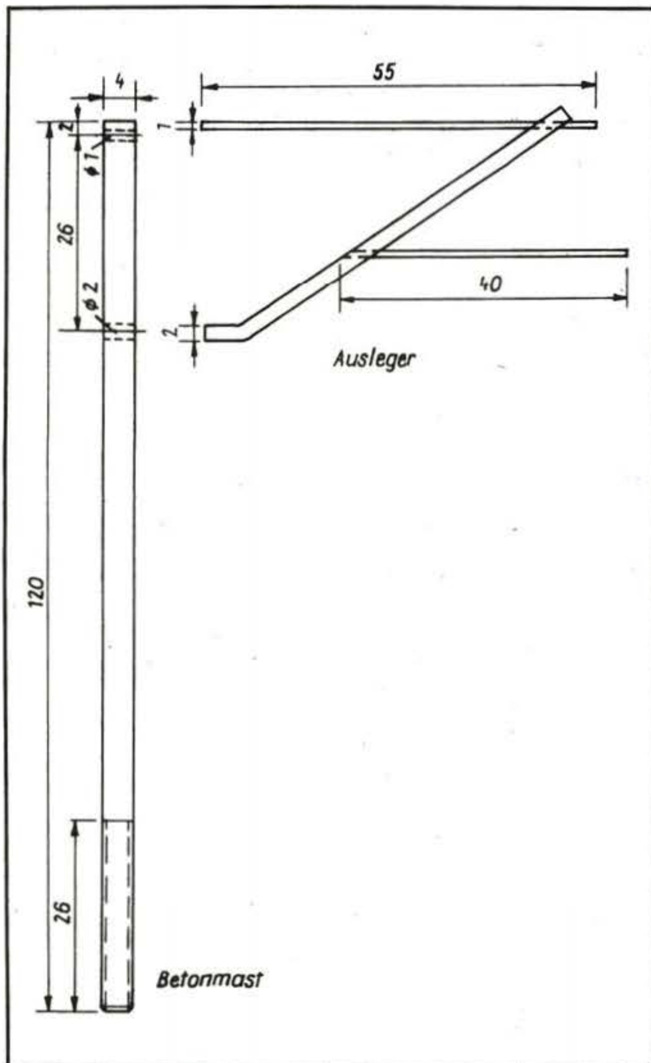
Auf die Darstellung des Seitenhalters, der am Stützrohr zu befestigen ist, sowie auf die an Stützrohr und Zuganker zu befestigenden Isolatoren wurde verzichtet. Letztere werden aus 0,5 bzw. 0,8 mm starkem Cu-Draht gewendelt.

Die Befestigung der fertigen Masten erfolgt in vorgebohrten Löchern in der Anlagengrundplatte mit Hilfe des am unteren Mastende angeschnittenen M4-Gewindes und zweier entsprechender Muttern sowie Unterlegscheiben. Mit dieser Methode können die Masten in ihrer Höhenlage beliebig justiert werden.

Vor der Befestigung sind die Masten noch zu streichen. Hierzu eignet sich besonders gut Alkydharz-Vorstreichfarbe. Die Masten erhalten einen betongrauen, nach unten zu auch etwas schmutzigen Anstrich, die übrigen Teile werden entweder dunkelbraun oder in schwarz gehalten.

Zur Herstellung der Fahrleitung selbst noch ein Tip: Beim Einlöten der Hänger zwischen Fahrdraht und Tragseil genügt es, die Stöße stumpf zu verbinden, ein Abwinkeln der Hänger zwecks Vergrößerung der Lötfläche ist nicht erforderlich, wenn man das Löten sauber ausführt. Die an sich zu stark dimensionierte Fahrleitung gewinnt dadurch an Zierlichkeit des Aussehens.

U. Schulz, Neubrandenburg

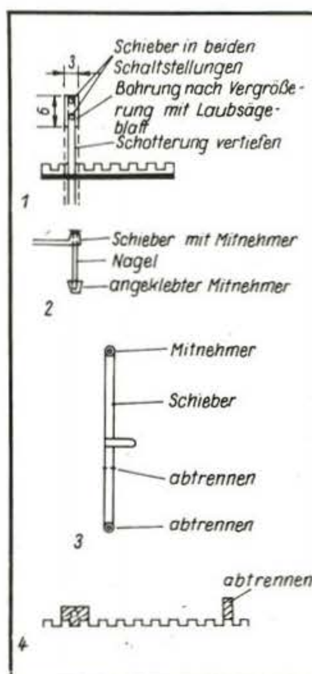


Unterflurantrieb für die neuen TT-Weichen

Obwohl im Handel die für den Unterflurantrieb erforderlichen Umrüstsätze angeboten werden, entschloß ich mich für den Selbstbau.

Nachdem Schotterbett und Gleise verlegt worden sind, werden die Antriebe abgebaut. Anschließend wird ein Loch in die Grundplatte gebohrt. Es schließt sich dann die Bearbeitung mit einem Laubsägeblatt nach Bild 1 an. Jetzt muß man die Schotterung etwas vertiefen, da beim Befestigen der Gleise sonst die Funktion des Schiebers beeinträchtigt werden würde (Bild 1).

Nun wird ein Nagel (∅ 1 mm) über der Gasflamme erhitzt, der dann durch das Loch des Mitnehmers zu drücken ist, bis der Nagelkopf aufliegt (Bild 2). Nach dem Abkühlen kann die Weiche wieder eingebaut werden. Der Nagel ist so zu kürzen, daß er 3 mm an der Unterseite der Anlagenplatte vorsteht. Nach Bild 3 wird der andere Mitnehmer abgetrennt und rundgefeilt. Dieser Mitnehmer ist mit „Plastikfix" an das gekürzte Ende des Nagels



anzukleben. Der Antrieb wird nun von unten angelegt, aber noch nicht befestigt.

Dabei muß sich der Mitnehmer genau im Schaltring des Antriebes befinden. Er wird solange einjustiert, bis sich die Weiche gut schaltet und die Weichenzungen in beiden Schaltstellungen anliegen. Sollte der Nagel doch noch etwas zu lang sein, sollten unter dem Antrieb kleine Pappscheiben als Distanzstückchen Verwendung finden. Nun wird der Antrieb in dieser Stellung markiert und mit 2 Senkkopfschrauben befestigt (2 × 7 mm).

Ist der Antrieb angeschlossen, kann noch das Schwellenband verbessert werden (Bild 4). Nagelkopf und Schieber sind bei Bedarf noch mit einem Weichenkasten bzw. Weichenhäuschen abzudecken.

D. Wilke, Halle

Vorschau

Im Heft 3/83 bringen wir u. a.: Zwei Kleinbahnlokomotiven der ehemaligen KPEV; Historische Straßenbahnen in Prag; H0-Gemeinschaftsanlage mit Motiven der Altmärkischen Kleinbahnen; Messenotizen; Aufruf zum XXX. Internationalen Modellbahnwettbewerb.

Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV), Stendal

Eine einfache Kehrschleifen- und Aufenthalts-Schaltung

Anläßlich umfangreicher Veränderungen an der Kleinbahnstrecke auf meiner N-Heimanlage (siehe ME Heft 10/80) mußte auch der Anlagenteil mit dem Endbahnhof Wahrburg umgebaut werden. Statt eines aufwendigen Endbahnhofes wurde nur noch ein Trennungsbahnhof, wie er bei den Altmärkischen Kleinbahnen üblich war, dargestellt. Es ergab sich dabei die im Bild 1 gezeigte Gleisführung. Der Trennungsbahnhof besteht aus der Weiche 1 und den Gleisen 1 und 2, wobei an das Gleis 2 mit den Weichen 2 und 3 das Ladegleis 3 angebunden ist. Die Gleise 1 und 2 vereinigen sich in Form einer Kehrschleife, jedoch lassen geschickte Geländegestaltungen (Kulisse, Wald, Einschnitt...) den Eindruck entstehen, daß hier eine weitere Kleinbahnstrecke von der Stammstrecke abzweigt. Die Situation entspricht der im Trennungsbahnhof „Rohrberg". ⟨1⟩ Nur die Anordnung der Gleise und Weichen sind etwas modifiziert worden.

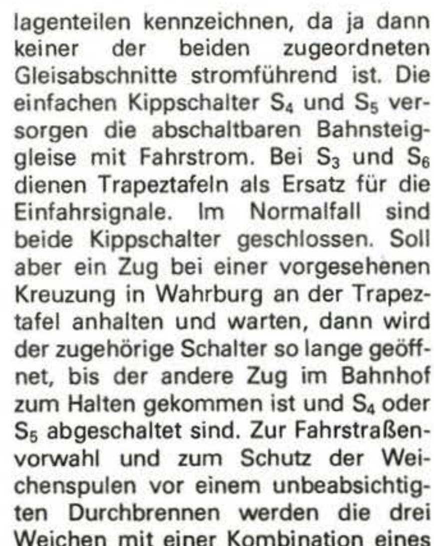
Schaltungstechnisch ist der Kehrschleifen-Betrieb recht übersichtlich. Da in jeder einfachen Kehrschleife ein Zwangshalt zum Umpolen nötig ist, wurde hier in den Gleisen 2 und 3 im Bereich der größtenteils verdeckt angelegten Ladestraße ein kleiner Kunstgriff angewandt. Für ungeübte Modellbahnfreunde ist im Bild 2 zum besseren Verständnis das gesamte Schaltungssystem ausführlich dargestellt. Die bei Kehrschleifen notwendigen zweipoligen Trennstellen in Form von Unterbrechergleisstücken sind in den Punkten A und B angeordnet. Das Ladegleis 3 und das parallel dazu liegende Gleis 2 wurden in je zwei Abschnitte (2.1, 2.2, 3.1 und 3.2) durch Trenngleise aufgeteilt. Mit einer feinen Säge entstanden die Trennschnitte. Die Trennstellen können aber auch durch das Herausnehmen der Schienenverbinder und den Einbau von Plastestiften geschaffen werden. Die Stromversorgung dieser Abschnitte erfolgt vom jeweiligen Stammgleis aus durch einpolige Wechsel-Kippschalter mit Mittelstellung S_1 bzw. S_2 (Kfz-Zubehör-Schalter, Bild 3). Der Kunstgriff besteht nun darin, daß als betrieblich notwendiger Kompromiß ein Einfahren und das zwangsläufige Halten in einem derartigen Gleisabschnitt infolge der entsprechenden Schalterstellung von S_1 oder S_2 garantiert sind. Weitere komplizierte Schaltmittel oder die Elektronik sind nicht erforderlich, so daß die Anwendung dieser Schaltung besonders für Anfänger empfohlen werden kann.

Soll beispielsweise ein von Gleis 1 ausfahrender Zug in Gleis 3 im Abschnitt 3.2 halten, dann muß S_2 in Stellung 3.1 liegen, damit der Zug den Abschnitt 3.1 durchfahren kann. Bereits an der Schalterstellung ist demzufolge abzusehen, welcher Abschnitt stromlos bzw. -führend ist.

Dadurch kann die optisch-elektrische Rückmeldung entfallen. Nach dem Anhalten wird W_1 gestellt, zugleich schaltet das mit der Weiche 1 gekoppelte Relais R und polt dabei die Kehrschleife um. Nun kann die Ausfahrt vollzogen werden, indem S_2 in Stellung 3.2 gebracht wird. Analog ist in Gleis 2 bei 2.1 und 2.2 zu verfahren, wozu S_1 dient.

Die nicht benötigte Mittelstellung der Kippschalter kann das sichere Abstellen von Zügen in den verdeckten An-

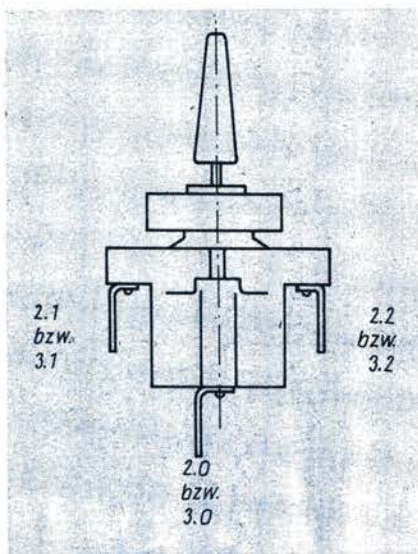
1



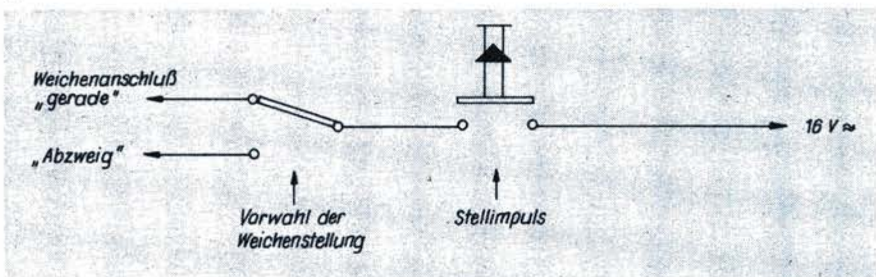
lagenteilen kennzeichnen, da ja dann keiner der beiden zugeordneten Gleisabschnitte stromführend ist. Die einfachen Kippschalter S_4 und S_5 versorgen die abschaltbaren Bahnsteiggleise mit Fahrstrom. Bei S_3 und S_6 dienen Trapeztafeln als Ersatz für die Einfahrsignale. Im Normalfall sind beide Kippschalter geschlossen. Soll aber ein Zug bei einer vorgesehenen Kreuzung in Wahrburg an der Trapeztafel anhalten und warten, dann wird der zugehörige Schalter so lange geöffnet, bis der andere Zug im Bahnhof zum Halten gekommen ist und S_4 oder S_5 abgeschaltet sind. Zur Fahrstraßenvorwahl und zum Schutz der Weichenspulen vor einem unbeabsichtigten Durchbrennen werden die drei Weichen mit einer Kombination eines

2

3



4



1 Gleisplan des Anlagenteils „Wahrburg"
2 Schaltplan des Anlagenteils „Wahrburg"
3 Skizze des Wechsel-Kippschalters mit Mittelstellung (Kfz-Zubehörschalter)
4 Prinzipschaltung der Weichen
Zeichnungen: Verfasser

Kipp-Wechselschalters und eines Drucktasters betätigt. Das Schema geht aus Bild 4 hervor. An die beiden Kippschalterausgänge werden die beiden Weichenanschlüsse „gerade" bzw. „Abzweig" angebunden. Der Kippschalter-Eingang erhält den Stromimpuls zum Umstellen der Weichen durch den Drucktaster. Die gesamte Kleinbahnstrecke wird mit 12 V = betrieben, die von einem der sieben vorhandenen elektronischen Fahrpulte 1771 gespeist wird.
Verwendung fand als Schaltrelais R das TT-Relais vom VEB Berliner TT-Bahnen Nr. 545/8410.

Quellenangaben:
⟨1⟩ List, Wolfgang: Kleinbahnen der Altmark; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1978, S. 59, Bild 7.11

Einfärben von Bäumen und Büschen

Wenn der Herbst nicht die zeitliche Einordnung der Modell-Pflanzen auf der Anlage bestimmt, müssen sie grün gefärbt werden. Man mischt etwa im Verhältnis 1:2 spirituslösliche Holzbeize – am besten recht helle Tönung – mit Nitroverdünnung. Die bereits präparierten Pflanzen werden nun in diese Flüssigkeit je nach gewünschter Stärke der Durchfärbung mehr oder weniger lange eingetaucht. Nach ausreichender Trocknungs- und Lüftungszeit kann das Gehölz auf der Anlagenplatte befestigt werden. Es ist aber zu beachten, daß die gefärbten Pflanzen nicht wasserfest sind. Daher Vorsicht beim Reinigen!

U. Schulz, Neubrandenburg

Karsten Flach (DMV), Dresden
und Manfred Scholz (DMV),
Dippoldiswalde

H0-Weiche mit durchgehender Krümmung

Mit den in Sebnitz hergestellten Modellgleisen steht uns ein hervorragendes Sortiment zum vorbildgerechten Aufbau von Modellbahnanlagen zur Verfügung. Die verschiedenen Weichenformen lassen einen platzsparenden Aufbau von Gleisanlagen zu, was den beengten Verhältnissen auf vielen Heimanlagen besonders entgegenkommt. Die Sonderformen sollten dabei sparsam und möglichst nur in Nebengleisen verwendet werden.
Der folgende Beitrag beschreibt eine Möglichkeit, das Weichensortiment durch eine neue vorteilhafte Weichenform zu ergänzen.

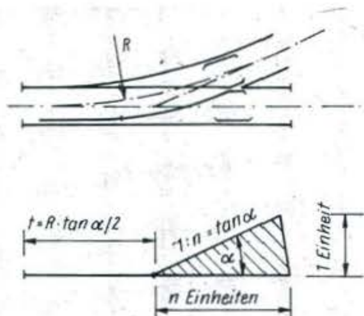
Einige grundsätzliche Bemerkungen

Aus bekannten Gründen stellen die Modellweichen nicht die maßstäbliche Verkleinerung der DR-Weichen dar, sondern besitzen mit Rücksicht auf die auch sonst geringeren Gleisradien eine wesentlich stärkere Neigung des Zweiggleises (größerer Weichenwinkel). Daher ist es auch schlecht möglich, bestimmte Modellweichen als Nachbildung einer bestimmten Weichenform der DR anzusehen. Geht man jedoch davon aus, daß die bei der DR am häufigsten verwendete Weiche die EW 49-190-1:9 (einfache Weiche, Schienenform S 49, Zweiggleisradius 190 m, Endneigung 1:9) ist, liegt es nahe, die 15°-Modellweiche mit ihr gleichzusetzen, die man mit EW H0-600-1:3,73 bezeichnen könnte. Bei beiden Weichen ist das Zweiggleis etwa ab Herzstückanfang nicht mehr gekrümmt. Dieser Vergleich kann selbstverständlich nur als Vereinbarung angesehen werden und entbehrt jeder weiteren Begründung.
Nun werden bei der DR diese sogenannten 190er Weichen aufgrund der auf ihnen zulässigen Geschwindigkeit im Zweiggleis von 40 km/h hauptsächlich in Nebengleisbereichen bzw. auf Nebenbahnen eingesetzt. Hin und wieder sind solche Weichen aber auch noch in Hauptgleisbereichen anzutreffen. Um hier auf dem abzweigenden Gleis Fahrten mit höherer Geschwindigkeit fahren zu können, werden dafür Weichen mit größeren Gleisradien erforderlich, die dann auch meist eine geringere Neigung haben.
Auf größeren Modellbahn-Heimanlagen und erst recht auf Gemeinschaftsanlagen ist es sinnvoll, für diese Bereiche ebenfalls flachere Weichen zu verwenden. Einerseits kennzeichnen die unterschiedlichen Weichenformen die Abgrenzung zwischen Haupt- und Nebengleisbereich und andererseits lassen flachere Weichen natürlich eine auffallend vorbildgerechtere Fahrzeugbewegung zu.
In Sebnitz wird für solche Zwecke die 7,5°-Weiche hergestellt. Wenn diese Weiche auch eine relativ geringe Neigung besitzt, erfüllt sie doch die eigentliche Bedingung nicht, nämlich den größeren Zweiggleisradius schneller befahren zu können. Sie besitzt den gleichen Radius von 600 mm wie die 15°-Weiche. Die flachere Neigung wird dadurch erreicht, daß der Gleisbogen lediglich im Bereich der Zungen vorhanden ist. Das gesamte nachfolgende Zweiggleis ist gerade. Wesentlich geeigneter wäre eine Weiche mit größerem Radius und durchgehend gekrümmtem Zweiggleis und damit längeren Zungen. Im Bild 3 ist die 7,5°-Weiche einer mit durchgehender Krümmung gegenübergestellt. Vom vollständigen Selbstbau abgesehen, bietet sich als Ausgangsmaterial für eine derartige Weiche nur die Innenbogenweiche an, die als einzige von vornherein längere Weichenzungen besitzt. Es wäre also die Innenbogenweiche (IBW) „gerade zu biegen".

Was vor dem Umbau der Sebnitzer Bogenweichen zu beachten ist

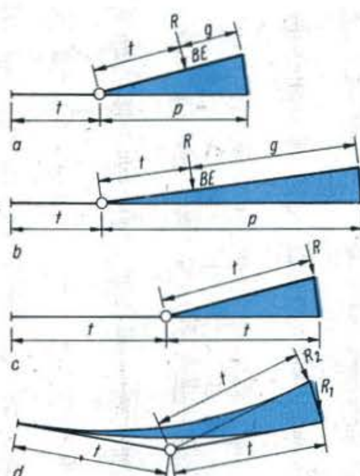
Bogenweichen werden bei der DR ebenfalls sehr häufig verwendet, wenn Weichen in gekrümmte Gleise einzubauen sind. Da die Radien denen der Gleise entsprechen müssen, werden dafür keine fertigen Weichen vorrätig gehalten. Erst unmittelbar nach der Bestellung im Weichenwerk werden sie aus einfachen Weichen, den sogenannten Weichengrundformen, hergestellt. Dies geschieht durch Biegen der Weichenteile unter Verkürzung bzw. Verlängerung einzelner Schienenstränge im Bereich der Zwischenschienen. Selbstverständlich sind dem „Verbiegen" der Weichen geometrisch sowie konstruktiv Grenzen gesetzt. Machen wir also dieses Verfahren bei unserer Innenbogenweiche rückgängig.
Es ist ohne weiteres möglich zu ermitteln, welche Weiche bei diesem Vorgang entsteht. Nicht beeinflußt werden dabei die Tangentenlängen und die Neigung der Weichen, d. h. der Winkel, unter dem sich die beiden Gleise am Weichenende trennen (Bild 1). Überschläglich berechnet man solche Weichen mit Hilfe der Krümmung. Die Krümmung ist dabei das Reziprok des Radius und wird bei der DR vereinbarungsgemäß mit K = 1000/R berechnet. Für die Modellbahn ist dieser Zusammenhang ebenfalls geeignet, wenn für den Radius statt Meter in mm ein-

1



1 Tangentenlänge und Neigung einer Weiche

2



2 Lageskizzen der Weichen
a) EW H0-600-1:3,73 (15°-Weiche)
b) EW H0-600-1:7,6 (7,5°-Weiche)
c) EW H0-890-1:3,73 (Weiche mit durchgehender Krümmung)
d) IBW H0-900/440-1:3,73

3 Vergleich der 7,5°-Weiche (links) mit der beschriebenen Weiche mit durchgehender Krümmung (rechts)

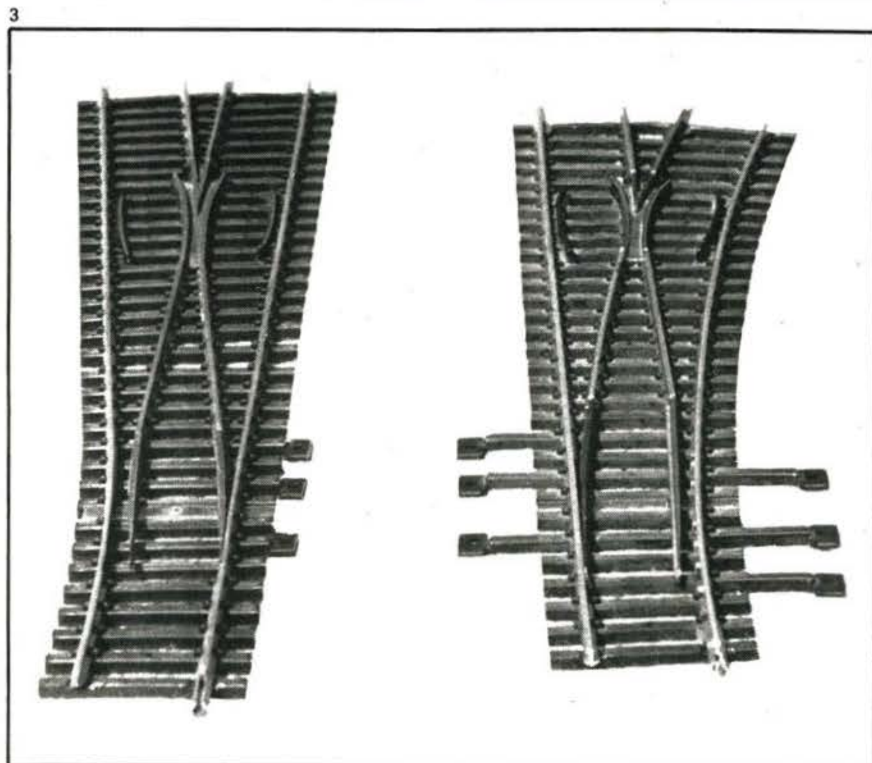
4 Weiche zerlegt mit weiß markierten Mulden in den Schwellenstegen

5 Prinzip der Vergrößerung des Schwellenabstandes

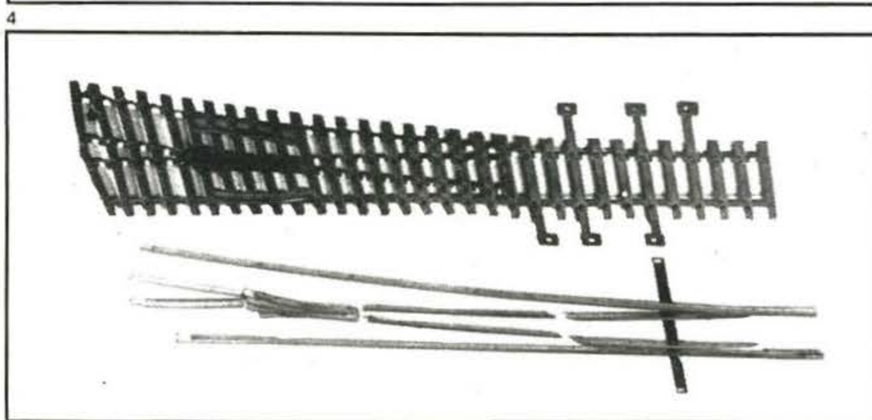
gesetzt wird. Ein Modellbahngleis mit R = 500 mm hätte demnach die Krümmung K = 2. Die Krümmung eines geraden Gleises ist dann Null (Radius unendlich groß). Der Krümmungsunterschied beider Gleise einer einfachen Weiche ist also gleich der Krümmung des Zweiggleises. Der Radius des einen Gleises und der des zweiten Gleises verändern sich: Der Krümmungsunterschied bleibt annähernd gleich. Bei Bogenweichen ist die Richtung der Krümmung zu berücksichtigen. Bei der Innenbogenweiche muß der Krümmungsunterschied K die Differenz und bei Außenbogenweichen die Summe beider Krümmungen ergeben.

Die IBW H0-900/440-1:3,73 weist folgende Werte auf: $K_{900} = 1000/900 = 1{,}11$ und $K_{440} = 1000/440 = 2{,}27$. Der Krümmungsunterschied beträgt K = 1,16. Diese Krümmung erhält das Zweiggleis allein, wenn die Weiche gerade gebogen wird. Es ist also ein Radius von R = 1000/K = 1000/1,16 = 860 mm zu erwarten. Allerdings war dies eine Näherung und die genaue Ermittlung ist etwas aufwendiger. Dazu muß die Tangentenlänge (Bild 1) bekannt sein. Sie ergibt sich aus t = 440 tan (30°/2) bzw. t = 900 tan (15°/2) = 118 mm. Die Weiche erhält dann eine Länge von 236 mm. Der Radius errechnet sich mit $R = (R_1 \cdot R_2 + t^2)/(R_1 - R_2) = (900\ 440 + 118^2)/(900 - 440) = 891$ mm. Die entstehende Weiche hat also gegenüber der üblichen 15°-Weiche einen wesentlich größeren Radius und ein durchgehend gekrümmtes Zweiggleis. Der Winkel von 15° bleibt erhalten. Geometrisch wäre diese Weiche demnach entsprechend der anfangs geführten Vereinbarung mit der Weiche EW 49-300-1:9 der DR vergleichbar. Sie darf mit 50 km/h im Zweiggleis befahren werden. Da aber diese Geschwindigkeit vom Signalsystem der DR nicht angezeigt werden kann, wird der Einbau derartiger Weichen möglichst vermieden. Häufiger Verwendung findet deshalb die nächstgrößere Weiche, die EW 49-500-1:12. Sie darf mit 60 km/h befahren werden und verfügt im Zweiggleis ebenfalls über eine durchgehende Krümmung.

3



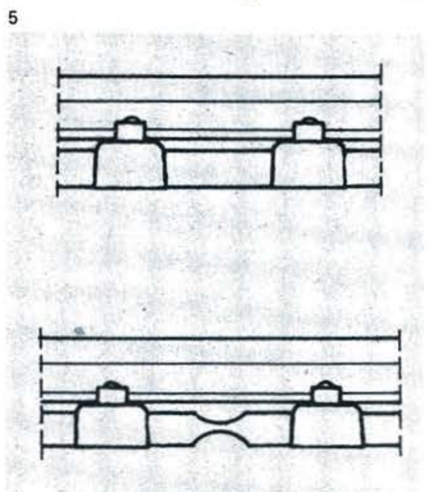
4



Der Umbau kann beginnen

Eine relativ vorbildgetreue Weiche kann durch entsprechende Umbauarbeiten entstehen. Sie wird sich deutlich von den üblichen einfachen Weichen unterscheiden.

5



Im Modell ist es schlecht möglich und daher unzweckmäßig, die Tangentenlängen der Gleise genau beizubehalten. Das würde schließlich erfordern, den Schwellenkörper zu zerlegen und die Weiche wie beim Vorbild auf einzelnen Schwellen aufzubauen. Um den Schwellenkörper zu erhalten, sollten die Schwellenstege an keiner Stelle getrennt werden. Das Biegen der Weiche kann dann nur noch durch Vergrößerung des Schwellenabstandes in der bekannten Weise durch Quetschung mit einer Rundzange o. ä. erfolgen (Bild 4). Unter der am geringsten gekrümmten Schiene der IBW, der späteren äußeren Schiene des geraden Gleises, bleibt der Schwellenabstand unverändert. Die Länge der Weiche wird mit 235 mm um 1 mm kürzer als die vorhergehende Berechnung ergeben hatte. Bild 4 zeigt das Schwellenband der gebogenen Weiche. Zur Verdeutlichung des Prinzips sind die durch die Quetschung entstandenen Mulden in den Schwellenstegen weiß gekennzeichnet. Bild 6 veranschaulicht den Weichengrundriß im Maßstab 1:1. Auf diese Zeichnung kann das Schwel-

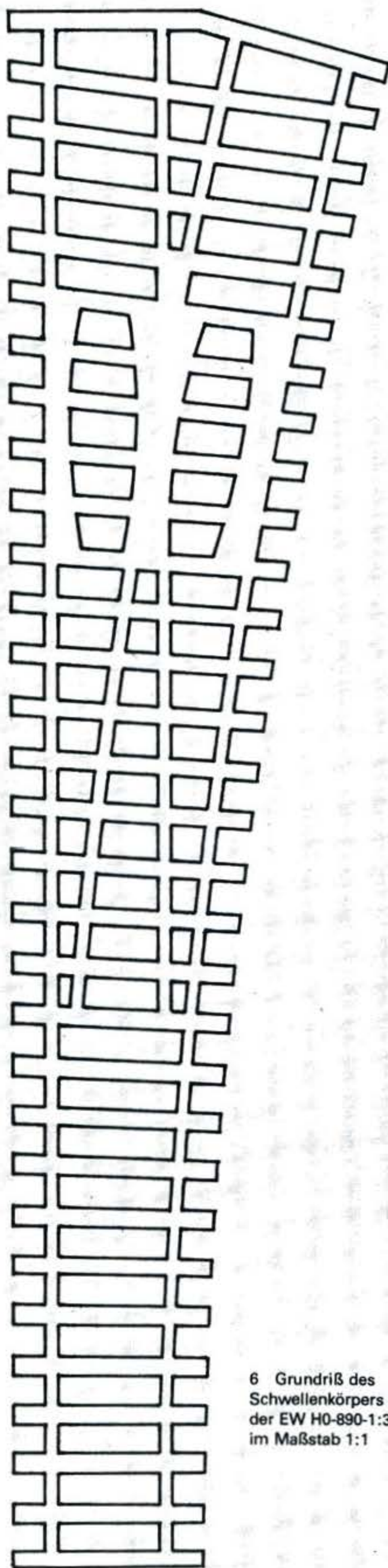
lenband der Weiche während dieses Arbeitsganges aufgelegt und laufend überprüft werden. Die Schienenprofile der IBW sind für die vergrößerten Schwellenabstände nun zu kurz. Sie müssen entsprechend dem veränderten Schwellenkörper einzeln neu angefertigt werden. Im Bereich des Herzstückes ist das Schwellenband aufgrund der angespritzten Radlenker nicht zu biegen. Die Elastizität des Schwellenkörpers ist jedoch ausreichend, um die Fahrschienen gerade bzw. mit der neu entstandenen Krümmung durch den Radlenkerbereich führen zu können. Ebenso stellt die vorhandene Krümmung im Herzstück selbst durch die relativ großzügigen Toleranzen in den Rillenabmessungen keine Schwierigkeit dar. Es muß aber unbedingt auf die richtige Ablenkrichtung der Herzstücke (auf der Unterseite mit R oder L vermerkt) auch für den Einsatz in den geraden Weichen geachtet werden. Versuche auf der Gemeinschaftsanlage der AG „Saxonia" Dresden haben diese Empfehlungen bestätigt, und die bereits in größerer Zahl eingebauten Weichen bewähren sich gut.

Gleisgeometrie muß stimmen

Es läßt sich also mit diesem Verfahren eine 15°-Weiche mit großem Zweiggleisradius und durchgehender Krümmung in relativ einfacher Weise herstellen. Derartige Weichen können mit Kreuzungen und in einzelnen Fällen auch mit anderen Weichen kombiniert werden. Gleisverbindungen aus Weichen mit verschiedenen Radien sind natürlich nicht sinnvoll.

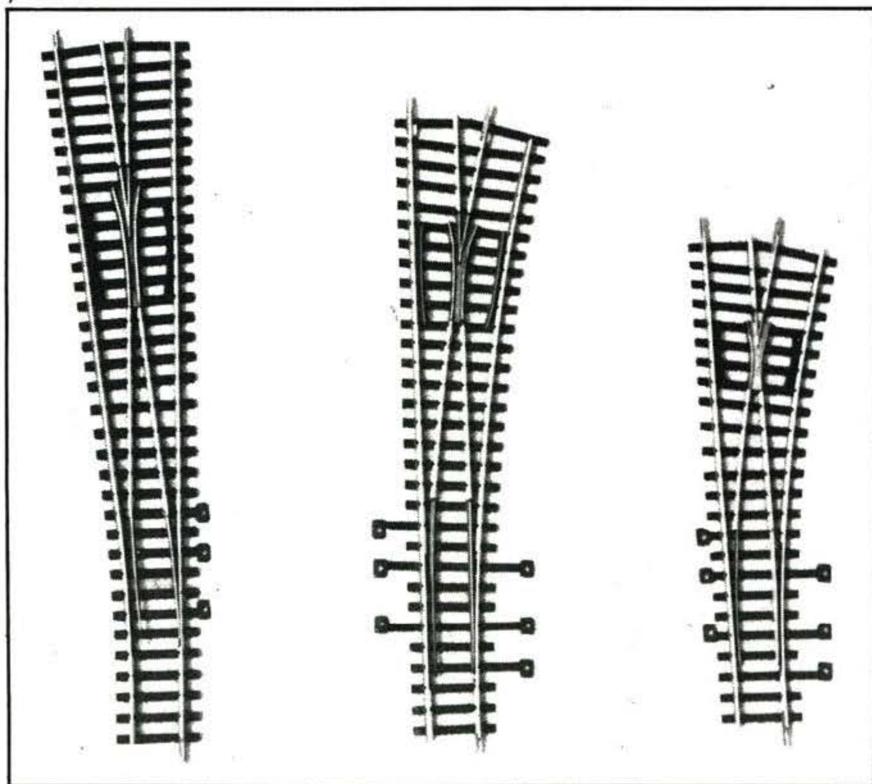
Werden Weichen als Verbindungen zwischen Gleisen mit dem üblichen Abstand von 55 mm verwendet, so stoßen ihre Enden unmittelbar aneinander. Es ergeben sich an diesen Stellen Gegenbogen ohne Zwischengerade. Bei derart großen Radien spielt dieser Umstand im Modell zwar funktionell keine Rolle, jedoch läßt er sich einfach umgehen. Dazu sollten die letzten vier Schwellen hinter dem Herzstück entfernt werden, womit auch die eigentlich vorbildwidrige geknickte Endschwelle entfällt. In die so entstandene Lücke zwischen den beiden gekürzten Weichen kann nun ein gerades Gleisstück eingesetzt werden. Es ergibt sich dann eine ausreichend lange Zwischengerade von 72 mm. Die Gleisverbindung wird dadurch geringfügig länger. Der Weichenwinkel verringert sich auf 12,8°, was der Neigung 1:4,4 entspricht.

6



6 Grundriß des Schwellenkörpers der EW H0-890-1:3,73 im Maßstab 1:1

7



7 Draufsicht auf die Weichen
links: 7,5°-Weiche (EW H0-600-1:7,6); mitte: neue Weiche (EW H0-890-1:3,73); rechts: 15°-Weiche (EW H0-600-1:3,73)
Fotos und Zeichnungen: K. Flach, Dresden

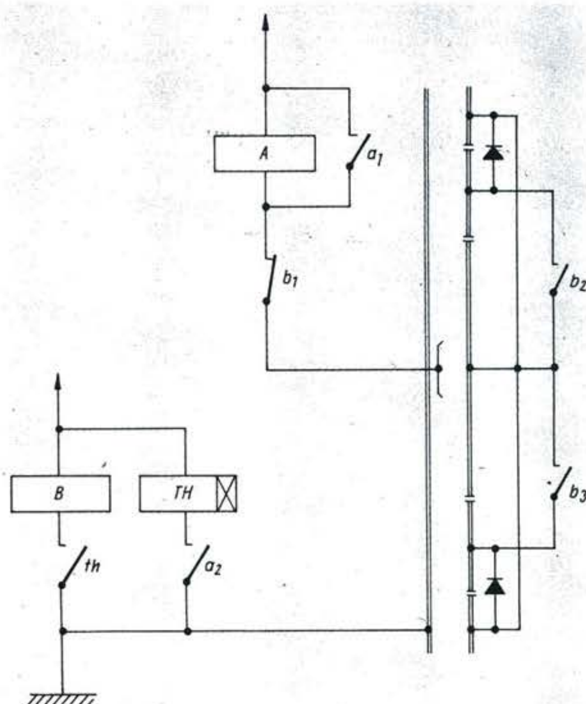
Es bedeuten: t Tangentenlänge des Zweiggleises; g Länge der Geraden im Zweiggleis; p = t+g; BE Bogenende im Zweiggleis (siehe Bild 2).

Andere Formen auch möglich.
Selbstverständlich eignet sich das dargestellte Verfahren auch für die Herstellung von Weichen verschiedenster Formen. So wäre es möglich, die IBW weiter zu biegen, so daß eine IBW 680/380 entsteht, die in Gleisbögen mit R = 380 mm eingebaut werden kann. Ebenso wären Außenbogenweichen herstellbar. Die symmetrische Ausführung würde einen Radius von 1790 mm in beiden Zweiggleisen zur Folge haben. Über den Zusammenhang mit der Krümmung lassen sich dann sofort auch die Radien für unsymmetrische Formen grob ermitteln. Jedoch gilt es immer zu beachten, daß eine Weiche nie über die Symmetrie hinaus gebogen werden kann. Die einfache 15°-Weiche zum Herstellen anderer Weichenformen zu verwenden, ist nicht empfehlenswert. Es würden hier beim Biegen ungleichmäßige oder sogar entgegengerichtete Krümmungen entstehen. Lediglich eine symmetrische Außenbogenweiche, die die Radien 1205 mm erhalten müßte, wäre als sinnvolle Anwendungsmöglichkeit zu betrachten.

Quellenverzeichnis:
Berg, G., Henker, H.: Weichen, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1978

Automatischer Aufenthalt am Haltepunkt der Schmalspurbahn

Auf meiner Heimanlage befindet sich auch eine kleine Schmalspurstrecke von etwa 5 m Länge. Ihre Anlagen sind sehr einfach gehalten, da sie als reine Ausflugsbahn nur dem Reiseverkehr dient. An sich stellt die Bahn einen einfachen Blickfang an der hinteren Anlagenseite dar. Da ich den manuellen Betrieb vorziehe, ist mit der Bewältigung des fahrplanmäßigen Betriebs auf den Regelspurstrecken schon allerhand Bedienungsaufwand verbunden. Für den Betrieb der Schmalspurbahn entstand daher ein Kompromiß: Sie wird „halbautomatisch" betrieben. Das Umsetzen der Lok in den Endbahnhöfen erfolgt von Hand, danach fährt der Zug automatisch bis zum anderen Endbahnhof, wo er selbsttätig zum Halten kommt. Die Lok wird wiederum manuell umgesetzt. Der Zug hält aber im zwischen beiden Endbahnhöfen liegenden Haltepunkt an und verläßt ihn ebenfalls selbsttätig. An sich eine recht einfache Sache, die nur dadurch etwas komplizierter wurde, daß der Zug in beiden Richtungen stets so halten muß, damit die Wagen am Bahnsteig stehen. Zur Verwendung gelangten daher ein Zeitrelais der BTTB und zwei gekapselte 24 V-Relais wie sie im Elektronikfachgeschäft zu haben sind. Als Dioden kamen die Typen GY 110 zum Einbau (siehe Skizze).
Der Abstand der durch die Dioden gesteuerten Trennstrecken ist durch die maximale Zuglänge der zum Einsatz gelangenden Garnituren bestimmt.
Die Aufenthaltszeit kann bis zu 45 Sekunden betragen.
W. Kranz, Neustrelitz



Verbesserung der Fahreigenschaften des PIKO-Triebtenders

Es ist schon viel über die nicht voll befriedigenden Fahreigenschaften dieses Modells geschrieben worden. Nicht wenige gute Tips zur Beseitigung dieses Mangels wurden schon in unserer Zeitschrift veröffentlicht. In einem der letzten Hefte wurde auf die Möglichkeit der Vergrößerung der Berührungsflächen zwischen Lagerschalen und Achse durch Ausschaben der ersteren hingewiesen. Dieser Vorschlag wird wirksamer, wenn man die äußeren Achsen in ihrem vertikalen Spiel etwas einschränkt. Dazu sind die in der Skizze vorgestellten Teile 1 und 2 aus 1,0 bzw. 0,5 mm starkem Ms-Blech anzufertigen. Teil 1 dient der Festlegung der in Fahrtrichtung voranlaufenden Achse. Teil 2 legt die letzte Achse fest. Damit werden die schon durch das Ausschaben der Lager erreichten Verbesserungen noch erweitert. Sollten damit noch immer keine durchgreifenden Erfolge erzielt werden, müßten die Radsätze ausgewechselt werden. Die Originalradsätze sind manchmal exzentrisch auf den Achsen befestigt, wodurch sie nicht unwesentlich zum Kippeln des Tenders beitragen. Am besten wäre es, sich die mit Haftreifen versehenen Treibradsätze selbst aus Vollmaterial zu drehen, um einen absolut sicheren Rundlauf zu gewährleisten.

K. Zögel, Berlin

2,5 2,5 ø2 20 2,5 7 2,5 Teil 2 Biegekanten ø2 14 9 2 2 8 2 Teil 1 x

Frisur an der PIKO-01[5]

Das PIKO-Modell kann durchaus noch verfeinert werden. Die Lampen sowohl an Stirn- und Tenderseite der Lok habe ich weiß lackiert. Die Stirnbeleuchtung ist dadurch allerdings etwas abgeschwächt. Ferner wurden die Lampenstrahlschirme der Triebwerksbeleuchtung weiß, die Verteilerkästen der Lichtleitung gelb, sowie der Beleuchtungskasten neben der Speisewasserpumpe rot angestrichen. Da die Speisewasserleitung beim Vorbild schwarz isoliert ist, empfehle ich auch diese beim Modell zu färben, wie es inzwischen beim Modell der BR 41 vom VEB PIKO geschehen ist. Bedingt durch die vierfache Modellausführung stimmen nicht alle Details mit den großen Vorbildern überein. Unter anderem können die Tenderlaternen sowohl am Tender befestigt als auch freistehend (z. B. 01 1512) sein.

M. Imm, Gräfenhainichen

Volker Lange (DMV), Großpösna

Von der 01 0503 zur 01 504

Die vom VEB PIKO produzierte 01[5] gehört zu den begehrtesten Modellen. Fast auf jeder H0-Anlage mit Hauptbahnmotiven ist sie zu sehen. Bekanntlich gab es aber bei den insgesamt 35 Rekokoks der DR mehrere bauliche Unterschiede. Um diese Vielfältigkeit auch im Modell darzustellen, entstand zunächst aus der handelsüblichen 01 0503 die 01 504.

Für diese Frisur wurde die von der AG 4/33 des DMV der DDR in Erfurt erhältliche Umlaufverkleidung bzw. -schürze verwendet.

Die meisten Veränderungen waren am Gehäuse erforderlich. Um Schäden zu vermeiden, waren vorab die Windleitbleche abzubauen. Dann wurde die erste 40 mm Verkleidung auf dem Lokkessel vorsichtig mit einem scharfen Messer entfernt. Dieser Arbeitsgang erforderte etwas Geduld und Sorgfalt, da die Lichtmaschine, der Schornstein und der Mischvorwärmer unmittelbar an der Verkleidung liegen. Die Dampfpfeife erhielt 5 mm weiter hinten ihren Platz. Nachdem die Verkleidung entfernt worden war, mußte die Kesseloberfläche mit feinstem Sandpapier geglättet werden. Danach wurden die am Umlauf befindlichen Lichtleitungen abgetrennt. Bevor nun die Verkleidung befestigt wird, sollte jedoch sie erst einmal angepaßt werden. Auch die Hauptluftbehälter wurden vom Rahmen der Maschine demontiert. Sie müssen im Längsquerschnitt halbiert werden, da sonst Behinderungen der Treibräder beim Durchfahren enger Kurven auftreten könnten. Die veränderten Behälter wurden anschließend unter dem Umlauf, aber über der Treibachse angeklebt.

Gemäß dem Vorbild verschwanden die oberen Tritte an der Frontschürze. Dafür sind die an der 01 504 vorhanden gewesenen Griffstangen ergänzt worden. Nun war das Maschinengehäuse soweit hergerichtet.

Anschließend wurden die Treibstangenfangbügel und der Ausgleichshebel zwischen der dritten Kuppelachse und Schleppachse verändert.

Zunächst entstanden aus den im Handel erhältlichen Brücken- bzw. Straßengeländern die für diese Lok typischen Fangbügel. Beim Anbringen sollte darauf geachtet werden, daß der nötige Spielraum für die Treibstangen in Krümmungen und auf Weichenstraßen vorhanden sein muß.

Ein Bügel besteht aus drei Einzelteilen, ein viertes deutet den am Fangbügel befindlichen Tritt an.

Da die 01 504 nie mit einer Indusi ausgerüstet war, mußte diese Einrichtung am Modell entfernt werden.

Aus einer zusätzlich beschafften Schleppachse wurde der Ausgleichshebel von der Heizerseite ausgesägt und in die ausgearbeitete Indusiseite eingesetzt und verleimt.

Abschließend erfolgte die farbliche Nachbehandlung an den veränderten Teilen des Modells. Weiterhin wurden die Beschriftung geändert, die weißen Pufferringe entfernt und an beiden Zylindern Tritte angebracht.

1 Das Modell in seiner ganzen Länge.

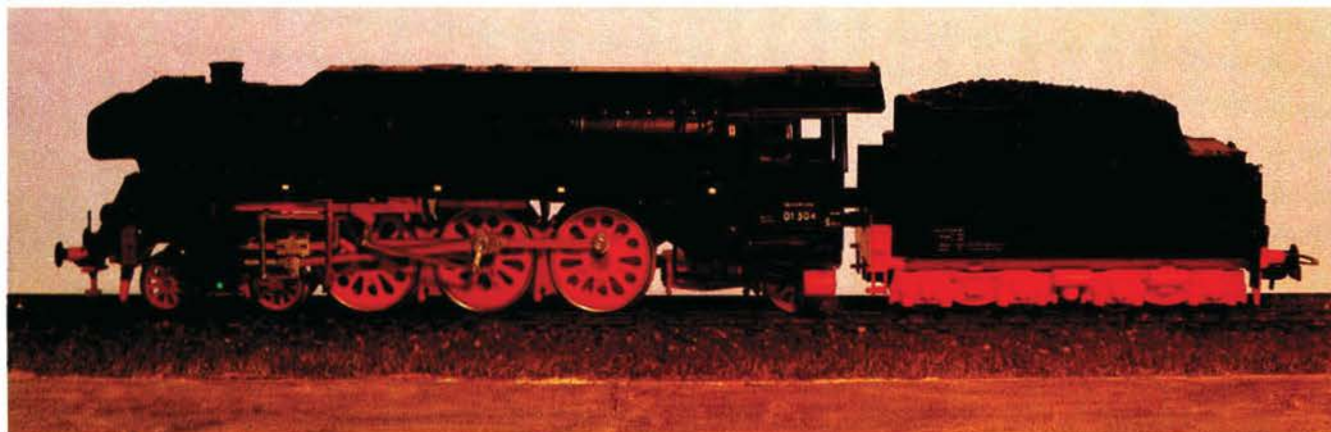
2 Die Umlaufschürze und die nicht mehr durchgängige Verkleidung auf dem Lokkessel gibt der 01 504 ihr typisches Aussehen. Rechts neben dem Kreuzkopf ist der Treibstangenfangbügel zu erkennen.

3 Die oberen Tritte an der Frontpartie werden entfernt und auf der Pufferbohle Griffstangen angebracht.

4 Der auf der „Indusiseite" eingesetzte Ausgleichhebel.

Fotos: Ro, Kunze, Großpösna

1



2



3



4



Noch einmal:

XXIX. Modellbahnwettbewerb in Brno

Mit diesem Bildbericht wird die konzentrierte Berichterstattung über den XXIX. abgeschlossen.
Nun hoffen wir, insbesondere den Modelleisenbahnern Ansporn gegeben zu haben, auch in diesem Jahr ihre neusten Modelle einzusenden. Wir sind aber auch überzeugt, daß es noch hervorragende Modelle gibt, deren Erbauer sich bis jetzt noch nicht entschließen konnten, sich zeitweilig von ihren Modellen für die Teilnahme an Wettbewerben zu trennen. Deshalb denken Sie bitte daran: Jedes eingesandte Modell trägt dazu bei, daß der XXX. Internationale Modellbahnwettbewerb ein besonderer Höhepunkt sein wird. Den Aufruf dazu veröffentlichen wir im nächsten Heft.



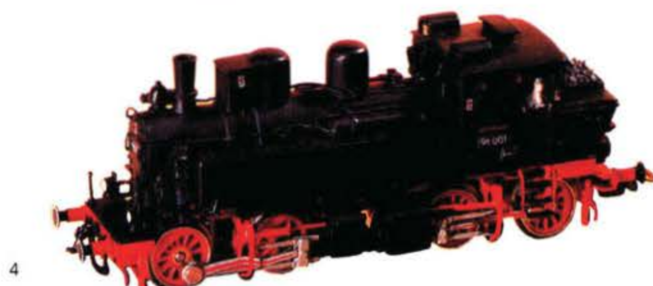
1



2



3



4



5



6

1 Dieses H0-Modell der Kategorie A 2 von der 18 201 erhielt beim XXIX. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1982 in Brno einen 1. Preis. Der Erbauer ist Wolfgang Bähtz (DDR).

2 Einen 3. Preis in der Kategorie A 3 wurde der H0-M 62.03 zuerkannt. Das Modell sandte Sergej Kondrasch (UdSSR) nach Brno.

3 Die 88 7002 in der Nenngröße H0 sandte Karl Willert aus der DDR ein. Zur Kategorie A 2 gehörig, erhielt dieses Modell keinen Preis.

4 Das H0-Modell der Lok 98 001 (Kategorie A 1) erhielt keinen Preis. Dennoch hat sich der Erbauer Wolfgang Kasten (DDR) damit viel Zeit und Mühe gegeben.

5 Elias Neumann (DDR) baute das $H0_e$-Modell der Lok 99 4701. In der Kategorie A 2 eingeordnet, vergab die Jury dafür einen Anerkennungspreis.

6 In der Werkstatt von Joachim Kruspe entstand dieser SBB-Steuerwagen der Nenngröße TT. Das Fahrzeug erhielt von der Jury 81,3 Punkte und somit keinen Preis.

Fotos: 1 und 2 D. Selecky, Bratislava, 3—6 P. Berger,

7 Zdeněk Vais (ČSSR) sandte die ČSD-Lok 524.046 nach Brno. Dem zur Kategorie A 2 gehörenden H0-Modell wurde ein 3. Preis zuerkannt.

8 Der Kategorie A 1 gehörte dieses H0-Modell der MÁV-Lok 424 011 an. Mihály Psora aus Ungarn baute es. Die exakte Detaillierung des Fahrzeuges ist besonders hervorzuheben, so daß sich die Jury für einen 2. Preis entschied.

9 Ebenfalls einen 2. Preis erhielt dieses TT-Modell der ČSD-Lok 414.074 in der Kategorie A 1. Der Erbauer ist Jiří Zelenka aus der ČSSR.

10 In der Werkstatt von Petr Pazderka (ČSSR) entstand diese ČSD-Diesellok T 457.0002. In der Kategorie A 1 eingeordnet und mit 86,6 Punkten bewertet, bekam dieses TT-Modell allerdings keinen Preis.

7



8



9



10

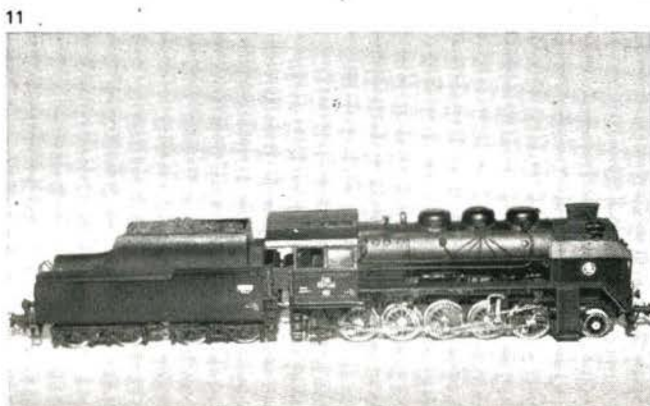


11 Für die ČSD-Lok 534.0356 in H0 erhielt sein Erbauer Miroslav Višek einen 1. Preis in der Kategorie A 1.

12 Die TT-Lok 464.053 der ČSD (ebenfalls Kategorie A 1) baute Jiří Dvořák. Auch hier entschied sich die Jury für einen 1. Preis.

Fotos: D. Selecky, Bratislava

11



12



Peter Patschke, Dessau

Eine H0-Kleinlokomotive entsteht

Immer wieder erhielten wir Leserzuschriften mit der Bitte, eine Bauanleitung für eine Kleinlok der DR zu veröffentlichen. Auf Heim- und Gemeinschaftsanlagen tragen derartige Lokomotiven dazu bei, den Rangierbetrieb – sei es in einem kleinen oder mittleren Bahnhof oder zur Bedienung eines Anschlußgleises – wesentlich zu bereichern.

Die jetzigen Loks der Baureihe 100.0 bis 100.7 der DR sind noch immer als Rangierloks auf kleineren Bahnhöfen anzutreffen. Diese Maschinen werden ausschließlich im Raw Dessau instandgesetzt, wo sie in den letzten Jahren auch modernisiert wurden.

Es empfiehlt sich erfahrungsgemäß, nach Fertigstellung der entsprechenden Teile Rahmen, Motorhaube und Führerhaus, allerdings ohne Dach, zusammenzulöten. Das Fahrgestell entsteht aus den Teilen 44 bis 48. Im Führerhaus können zwischen dem Teil 26 und der Führerhausseitenwand noch beschwerende Teile eingeklebt werden. Verwendet wurden Zahnräder vom VEB Berliner TT-Bahnen. Die Entstördrossel findet im Teil 44 unter dem Motor Platz. Der Motor selbst ist ein ČSSR-Produkt mit einer Nennspannung von 12 V. Er wurde vor einiger Zeit in Heimwerkerläden angeboten. An die Stromabnehmer werden die zu den Widerständen führenden Drähte angelötet. Sie liegen längs im Führerhaus. Kupplungen sind nach eigener Wahl zu fertigen. Die Fenster werden innen mit klarer Folie ausgekleidet.

Gemäß dem Vorbild ist folgende farbliche Gestaltung empfehlenswert:

Schwarz:	Gehäuse;
Rot:	Fahrgestell, Räder, Stirnwand vorn und hinten, Pufferhülsen;
Grau:	Führerhaus und Dach innen;
Weiß:	Lampen innen;

Ist der vom Autor benutzte Motor nicht erhältlich, ist auch die Verwendung des PIKO-N-Motors 2032 möglich. Die Zeichnung zeigt die für den Einbau dieses Motors erforderlichen baulichen Änderungen.

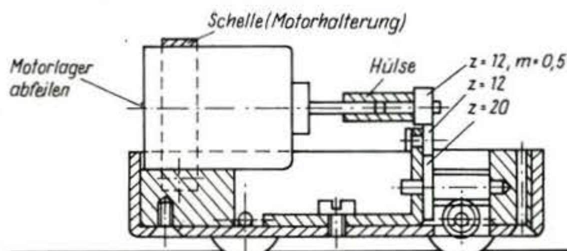
Zeichnung: P. Eickel, Dresden

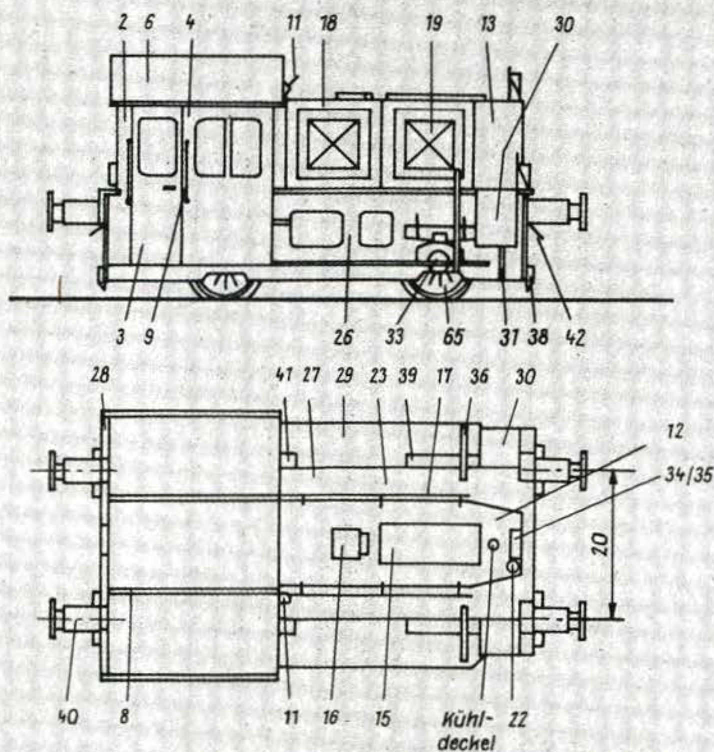
Stückliste BR 100 in H0

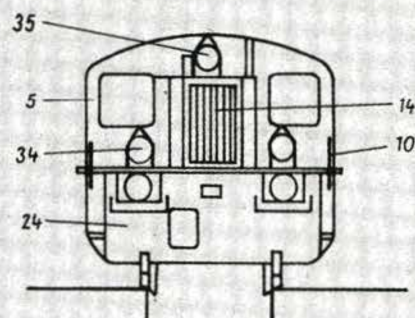
Stück	Teil	Benennung	Abmessungen (mm)	Material
1	1	Führerhaus-Rückwand	34,5 × 10 × 0,3	MS
2	2	Seitenwand	22 × 3,5 × 0,3	MS
2	3	Tür	21,5 × 10 × 0,3	MS
2	4	Fensterwand	22 × 12,5 × 0,3	MS
1	5	Vorderwand	3,5 × 27,5 × 0,3	MS
1	6	Dach	44 × 24,6 × 0,3	MS
1	7	Dachgewicht	32 × 21 × 5	St
2	8	Dachblechverbinder	24,6 × 0,8 × 0,3	MS
4	9	Handstange Seitenw.	∅ 0,5 × 11,5	St
2	10	Handstange vorn	∅ 0,5 × 11,5	St
1	11	Tankeinfüllstutzen	∅ 1,2 × 3	MS
		Motorhaube		
1	12	Haubendach	35,2 × 12 × 0,3	MS
2	13	Seitenwand	35,2 × 12 × 0,3	MS
1	14	Kühlergrill	12 × 8 × 0,3	MS
1	15	Motorklappe	14 × 6 × 0,5	MS
1	16	Sandkastenklappe	4 × 2,7 × 1	MS
2	17	Handstange	∅ 0,5 × 25	St
4	18	Seitenklappe außen	13 × 11,5 × 0,3	MS
4	19	Seitenklappe innen	8,5 × 7 × 0,2	MS
1	20	Kühler	12 × 8 × 0,3	MS
1	21	Haubenbefestigung	8 × 5 × 3	MS
1	22	Auspuffrohr	∅ 1,5 × 2,5	MS
1	23	Pfeife	∅ 0,8 × 4	St
		Rahmen		
1	24	Stirnwand vorn	29,2 × 11,8 × 0,5	MS
1	25	Stirnwand hinten	35 × 11,8 × 0,5	MS
2	26	Rahmen	59,5 × 11,8 × 0,5	MS
1	27	Umlauf	37 × 29,9 × 0,5	MS
1	28	Abdeckung	35,2 × 2,8 × 0,5	MS
2	29	Umlaufbrett	53 × 6 × 0,5	MS
2	30	Batteriekasten	7,5 × 6 × 4,5	St
2	31	Knotenblech	4,5 × 4 × 0,5	MS
2	32	Achslager	9,5 × 6 × 1,2	MS
2	33	Achslagerdeckel	∅ 0,3 × 0,3	MS
3	34	Lampenhalter	7 × 4,6 × 0,3	MS
6	35	Lampe	Rohr ∅ 3,2 × 2	MS
2	36	Rangierhandstange	∅ 0,5 × 20	St
4	37	Pufferblech	6 × 4 × 0,5	MS
4	38	Bahnräumer	3 × 1 × 1	MS
2	39	Federtragwinkel	15,8 × 3 × 0,2	MS
4	40	Puffer	handelsüblich	
2	41	Trittstufe	2 × 2 × 0,5	MS
4	42	Kupplergriff	∅ 0,5 × 16	St
		Fahrgestell		
1	43	Unterteil	81 × 20 × 1,5	MS
2	44	Seitenteil	55,5 × 10 × 1	MS
1	45	Mittelteil hinten	11 × 10 × 9,5	St
1	46	Mittelteil vorn	9,5 × 10 × 7	St
2	47	Seitenteilgewicht h.	21 × 10 × 4	Cu
2	48	Seitenteilgewicht v.	10 × 4 × 4	Cu
1	49	Motorhalter	48 × 11 × 1,5	MS
2	50	Motorhalterschraube	M2 × 13,5	St
1	51	Getriebebock	33 × 9,5 × 1,5	MS
1	52	Getriebelagerblech	9,5 × 8,5 × 1, 5	MS
1	53	Motorauflage	19 × 7 × 0,5	MS
1	54	Schraube	M3 × 3	St
2	55	Stromabnehmer	36 × 1 × 0,2	MS
2	56	Schraube f. Stromab.	M2 × 5	St
4	57	Isolierscheibe	∅ 2 × ∅ 5 × 0,3	Pl
2	58	Isolierschlauch	∅ 2 × ∅ 2,6 × 1,5	Pl
1	59	Motorritzel	m = 0,4; 2 = 12	St
1	60	Stirnrad	m = 0,4; 2 = 20	St
1	61	Schnecke	m = 0,4; 2 gg	St
1	62	Schneckenrad	m = 0,4; 2 = 15	Pl
1	63	Getriebewelle	∅ 2 × 14	St
2	64	Achswelle	∅ 1,5 × 20	St
4	65	Rad (BR 23, Tender, TT)	∅ 9,0	
1	66	Senkkopfschraube	M2 × 27	St
1	67	Senkkopfschraube	M2 × 23	St

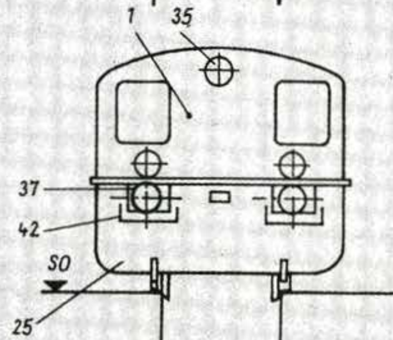
Legende

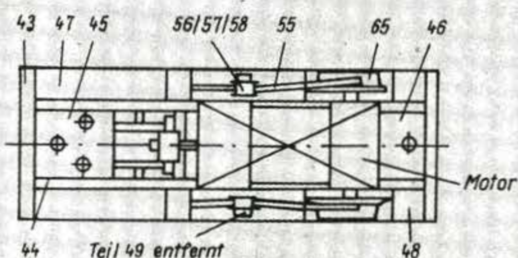
Ms	Messing;
St	Stahl;
Cu	Kupfer;
Pl	Plaste;

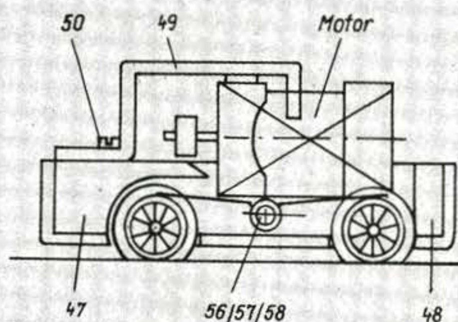


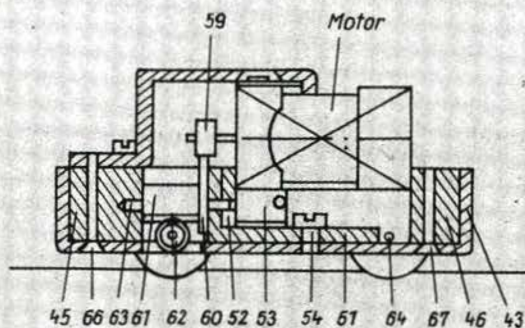

2 6 4 11 18 19 13 30
3 9 26 33 65 31 38 42
28 41 27 29 23 39 17 36 30
12
34/35
20
40 8 11 16 15 Kühl-deckel 22

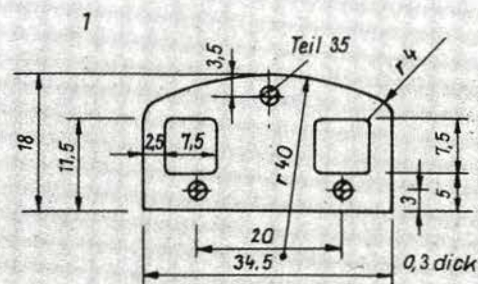

35
5
14
34
10
24

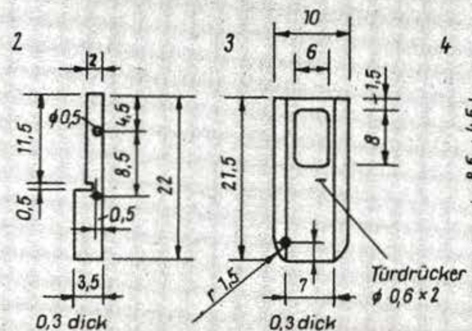

1 35
37
42
SO
25

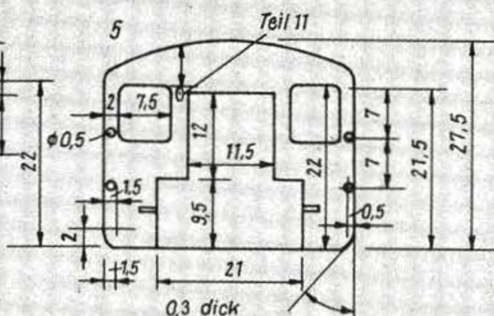

43 47 45 56/57/58 55 65 46
Motor
44 Teil 49 entfernt 48


50 49 Motor
47 56/57/58 48


59 Motor
45 66 63 61 62 60 52 53 54 51 64 67 46 43


1
Teil 35
3,5
r 4
18
11,5
2,5 7,5
r 40
7,5
3
5
20
34,5
0,3 dick


2
2
11,5
φ0,5
4,5
8,5
22
0,5
0,5
3,5
0,3 dick
3
10
6
1,5
8
21,5
r 1,5
7
Türdrücker
φ 0,6 × 2
0,3 dick


4
1,3 4,5 1 4,5 1,2
1,5
4,5
8
8,5
22
φ 0,5
0,5
12,5
5
Teil 11
2 7,5
φ0,5
12
11,5
7
7
21,5
27,5
1,5
9,5
22
0,5
2
1,5
21
0,3 dick

6
Teil 8
24,6
0,3 dick
12
Teil 6 + 7 verlöten
r 4
0,6
34,6
6,5
r 40
Teil 7

7
21
3,5
M2
32
r 40
5

8
24,6
0,8
0,3 dick

9
8,5
1
0,5

10
7
1,8
0,5

11
ϕ 1,2
3
1,5

15
6
14

12
1,5
4,5
15,5
ϕ 0,5
Kühldeckel gedrückt
ϕ 1,2 × 0,5
A
1
8
Teil 15
12
A
4
11
11
4
Teil 34
Teil 22
Teil 23
Teil 16

13
35,2
Teil 18
Teil 19
12
7
13
13

14
6
10
8 × ϕ 0,5
8

16
r 0,5
1
2
1
3

17
25
0,5
11
11
1
1,5

18
11
r 1
11,5
13

19
7
8,5
gedrückt

20
8

21
5
M2
verlötet
3
3,5
12
0,3

Schnitt A-A
Teil 21 einlöten
1
Teil 20

26
Teil 31
Teil 30
Teil 32
5
5
7,2
2,4
23
11,8
5
5,5
4
9
3,5
r 1
1
Teil 41
Teil 29
r 0,5
Loch 2,5 × 2
5
5,5
7
12
30,5
17
0,5 dick

24
29,2
20
Teil 42
2,7
4,7
5,5
11,8
1,8
4
1
r 2,3

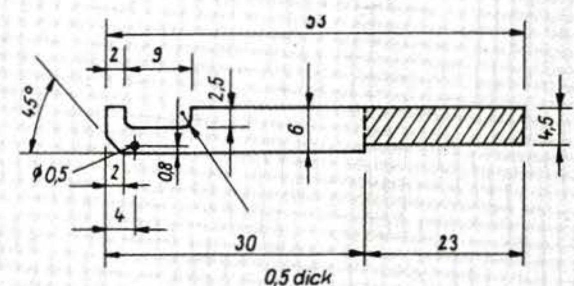
25
35
Teil 37/40
M2,6
ϕ 0,5
2
45°
7,5
4
17,2
r 1,5
r 1,5

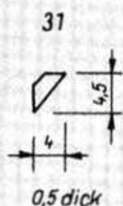
27
11
0,5 dick
Teil 34
1
20
8
1,7
7
20,5
30
4,7
4,5
1,5
37

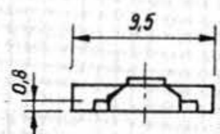
28
2,8
0,5 dick
35,2

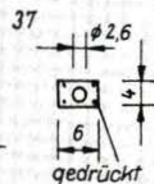
30
1
7,5
6
4,5

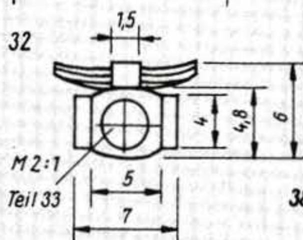


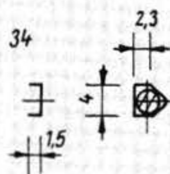


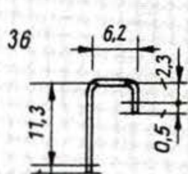


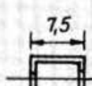


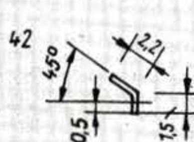


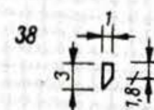


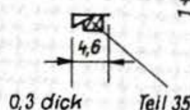




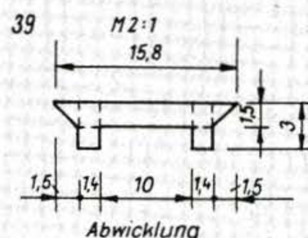


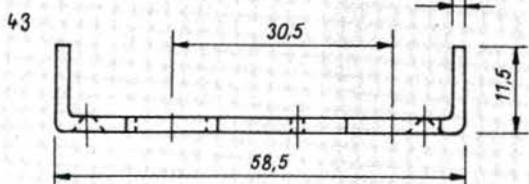


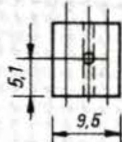


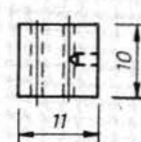


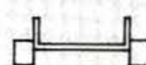
45
7
φ2,2
6
3,5

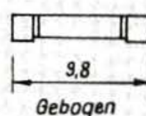


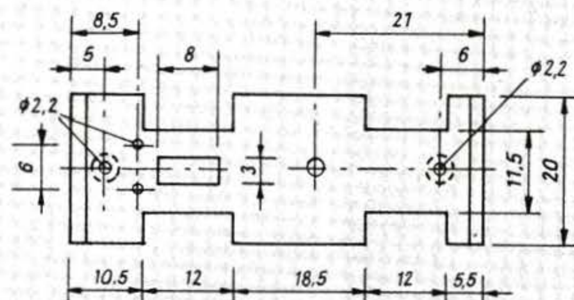


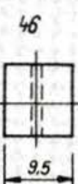


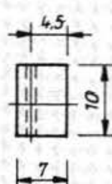


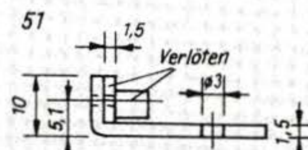


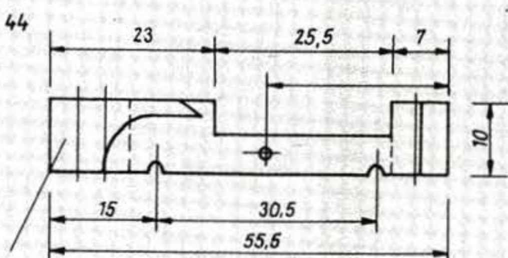


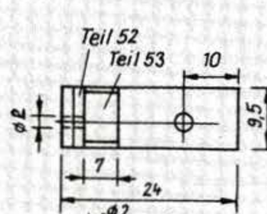


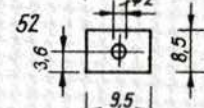


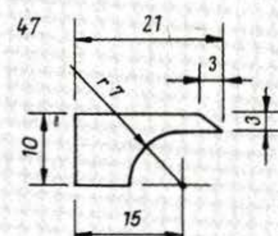


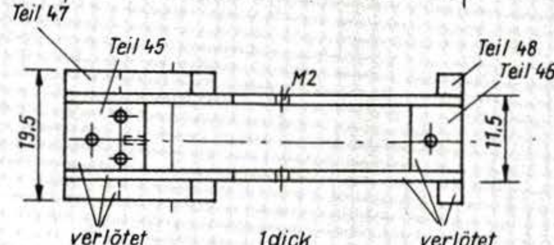


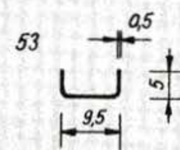


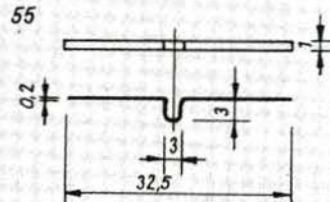












Teil 49 siehe Seite 36

Zeichnungen: Verfasser
Maßstab: 1:1

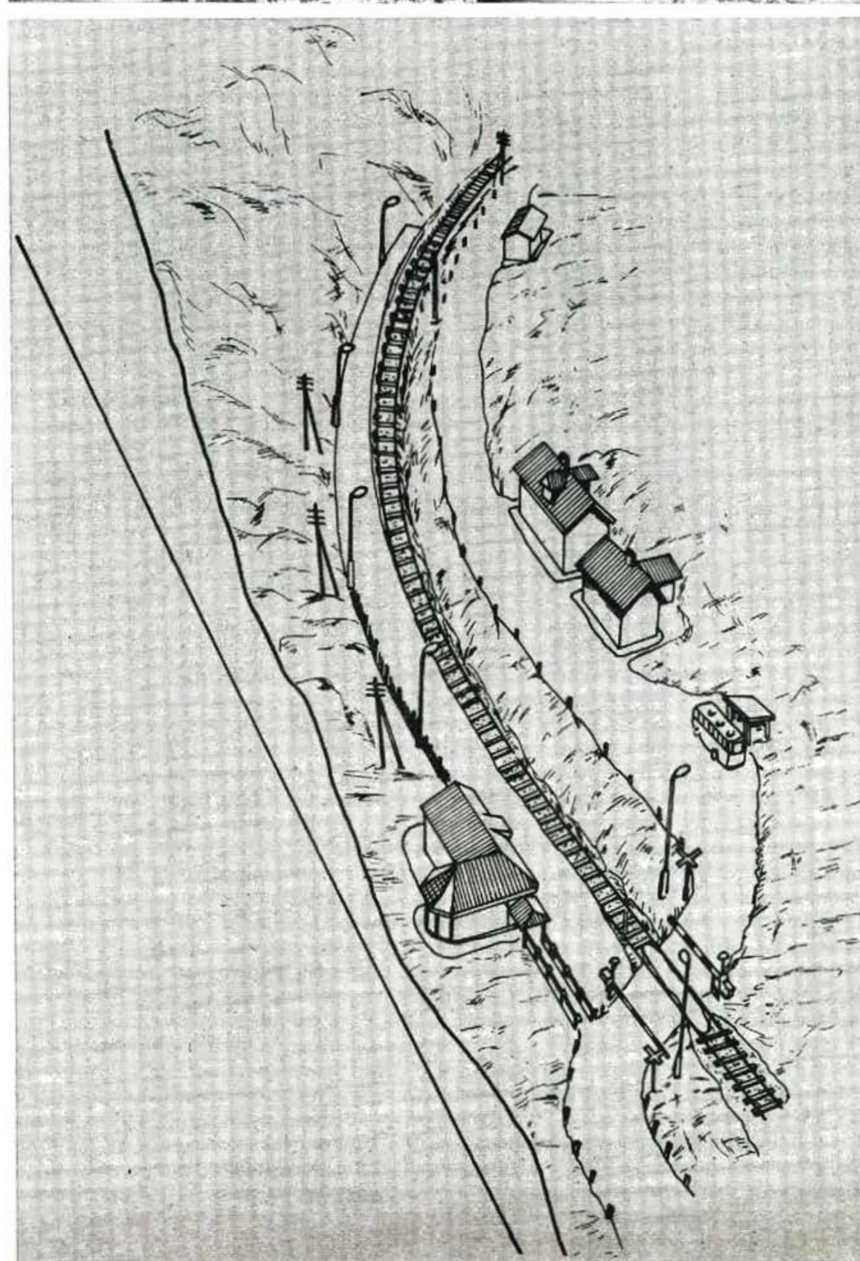
Hartmut Küster (DMV), Leipzig



Anregungen vom Vorbild: Haltepunkte

Vorbild: Haltepunkt Bad Sulza Nord
Dieser Haltepunkt liegt an der Nebenstrecke Großheringen—Straußfurt und bewältigt ein mittleres Personenaufkommen. Das Gleis ist in leichter Krümmungslage angeordnet (Bild 1). Im recht stattlichen Empfangsgebäude sind eine Fahrkartenausgabe, der Wartesaal sowie eine kleine Gaststätte untergebracht. Unmittelbar am Empfangsgebäude ist eine Schrankenanlage vorhanden. In Bad Sulza Nord halten ausschließlich Personenzüge. Zumeist bestehen sie aus zwei oder dreiachsigen Rekowagen oder einigen Wagen der Gattung Bghw, gezogen von einer Lok der Baureihe 110. Diese Maschinen erbringen den Großteil der Leistungen auf der Strecke, wobei Güterzüge manchmal in Doppeltraktion gefahren werden. Loks der Baureihen 118 und 132, im Güterverkehr eingesetzt, runden das Traktionsbild ab. Als es auf der Strecke dampfte, sah man u. a. die P 8 und die G 12.

Modellvorschlag:
Dieser Haltepunkt könnte an einer Streckengeraden plaziert werden. Auch wenn lange Züge auf der Anlage verkehren, braucht der Bahnsteig nur verhältnismäßig kurz zu sein, da die ausschließlich haltenden Personenzüge aus nur wenigen Wagen bestehen können.
Eine Lok und drei Wagen würden im Hinblick auf die Vorbildbezogenheit völlig ausreichen. So nimmt dieser Bahnanlagenteil recht wenig Platz ein, sorgt aber trotzdem für Belebung. Man könnte übrigens die kleine Anlage noch durch eine Bushaltestelle, unmittelbar am Empfangsgebäude angeordnet, erweitern. Dadurch ließe sich ein gewisser Umsteigeverkehr nachempfinden.



Haltepunkt Bad Sulza Nord. Die vorhandene Bahnsteiglänge wird auch beim Vorbild nicht voll ausgenutzt.

Foto: Verfasser

Zeichnung: J. Kruspe, Leipzig

Bezirksvorstand Berlin

Sonderfahrt mit Museumslok 38 1182

Am 7. und 8. Mai 1983 von Oranienburg nach Rheinsberg (Mark) und zurück. Abfahrt Oranienburg ca. 7.30 Uhr, Ankunft Oranienburg ca. 19 Uhr. Teilnahmepreis 22,00 Mark, für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre) 16,00 Mark, jeweils einschließlich Programmheft. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung eines Elternteils. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung.
Weitere Fahrpreisermäßigungen sind nicht möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Anmeldungen mittels Postanweisung bis zum 31. März 1983 unter Angabe der Zahl der Fahrkarten sowie des gewünschten Termins (wenn möglich, auch Ausweichtermin angeben) an Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142. Anmeldungen von DMV-Mitgliedern nur über AG-Vorsitzenden als Sammelbestellung möglich.
Die Fahrkarten werden bis Ende April 1983 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Fahrkarten bzw. unvollständige Zusendungen sind bis 3. Mai 1983 schriftlich an die Bestelladresse zu richten oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter mitzuteilen. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit, über das Reisebüro der DDR, Generaldirektion, an dieser Fahrt teilzunehmen.

Modellbahnausstellungen:

3300 Schönebeck (Elbe)
Vom 12. bis 20. Februar 1983 in der „Pablo-Neruda-Schule" – Wilhelm-Hellge-Straße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 14–18 Uhr. Am Dienstag und Donnerstag zusätzlich von 10–12 Uhr.

8010 Dresden
Vom 12. bis 20. Februar 1983 im „Thälmann-Saal" Bahnhof Dresden Hbf. Öffnungszeiten: täglich 10–18 Uhr.

8122 Radebeul
Vom 26. Februar bis 6. März 1983 im Klubhaus der Druckmaschinenwerker „Heiterer Blick". Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00–18.30, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr (Bahnstation Radebeul West).

4255 Benndorf (Kr. Eisleben)
Vom 12. bis 20. Februar 1983 in der POS „Tamara Bunke". Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

Tauschmärkte:

AG 4/18 – Eisenberg
Am 20. Februar 1983 von 9–15 Uhr im Hort der „Friedrich-Schiller-Schule".

AG 4/62 – Gotha
Am 19. März von 9–14 Uhr im Speisesaal des VEB Ratioprojekt, 5800 Gotha, Leninplatz 6. Tischbestellung unter Angabe der Tauschartikel bis 6. März 1983 an: Reimut Rost, 5800 Gotha, Hans-Beimler-Straße 6.

AG 4/11 – Naumburg
Am 27. März 1983 von 9–14 Uhr (für Aussteller ab 8 Uhr) in der Aula der „Johannes-R.-Becher OS". Gebühr pro Tisch: 1,— M. Platzbestellungen bis zum 20. März 1983 an: Frd. Klaus Wunschick, 4800 Naumburg (Saale), Poststraße 40.

AG 3/58 – „Traditionsbahn Radebeul—Radeburg"
Zur Komplettierung einer Broschüre, die anläßlich des 100jährigen Streckenjubiläums Radebeul—Radeburg erscheinen soll, suchen wir noch (leihweise) historische Fotos und andere geeignete Dokumente.
DMV, AG 3/58, 8122 Radebeul, Psf 56.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

2/1 Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Windbergbahn"; Fotos und Dias von Nahverkehrsbetrieben Europas.

2/2 Biete: 10 PIKO-Einschienenbahnweichen. Suche: Zeuke-Gleismaterial, Nenngr. 0.

2/3 Suche: TT, BR 58^3, 44, 03 Reko, 52^8

2/4 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1970, 1975; Modellbahnbücherei Nr. 1, 2, 4, 5, 8. Suche: Fotos von BR 38, 50.1, 52.1, 52.9, 55, 56, 57, 58.1, 64.

2/5 Biete: $H0_m$, BR 99 (Herr); TT, E 70 (Herr); TT, T 334 (Zeuke). Suche: Bausatz ETA dreiteil., DB, rot.

2/6 Suche: „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Windbergbahn"; Eisenbahnjahrbuch 1982.

2/7 Suche: Prefo-Straßenbahn, H0, auch einz. Gehäuse u. EKD Modelldrehscheibe u. Kreissäge. Tausch gegen and. Straßenbahnmodelle in $H0_m$ möglich.

2/8 Biete: Fabrikschild Berliner AG Nr. 10442. Suche: Dampflokschilder, Dampflokmodelle in H0 u. $H0_e$ sowie Material in Nenngr. 0.

2/9 Suche in H0: BR 23, 42, 50 (auch defekt) sowie Ersatzteile (Gehäuse, Radsätze usw.) der genannten Baureihen.

2/10 Biete: Material in Nenngr. N und H0 sowie Literatur üb. d. Verkehrswesen. Suche: ESPEWE-Modelle, Straßenbahn, Relais; in Nenngr. H0: Loks BN 150 (auch defekt); Güterwagendrehgestelle; Figuren; Metallmasten für Fahrleitung; Pilz-Antriebe.

2/11 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1979. Suche: „Straßenbahn-Archiv"; „Ellok-Archiv".

2/12 Biete: H0, BR 23, 91; Modellbahnbücherei Bd. 2, 9. Suche: H0, BR 84; Modellbahnbücherei Bd. 6, 7; Bildmaterial v. d. Loks 17 1119; Reko 22.

2/13 Biete: ČSSR-Straßenbahn-Archiv; BR 52 in N (Eigenbau); Lokschild BR 52. Suche: Fotos, Bücher, sonstige Informationen u. Modelle der schweizer Privatbahnen, speziell RhB u. FO sowie H0-Automodelle u. div. Literatur.

2/14 Biete: Nenngr. 00 (Märklin); Lok SRL 800; D-Zug-Garnitur; 2 Güterwg; Schienen; 2 el. Weichen; div. Zubehör. Nenngr. 0: 3 Bub-D-Zugwagen, Bing: Aussichtswagen; 1 Pers.-Wagen. Nenngr. H0: div. Figurengruppen von Modellbau Plauen. Nenngr. TT: BR 24, 80. Suche: Nenngr. 0: rollendes Material u. Zubehör (vor 1945) nur Tausch.

2/15 Biete: Nenngr. 0 (Zeuke): Güterwg 2-achs.; Pers.-Wg 2-achs.; D-Zug-Wg 4-achs.; Eisenbahnjahrbücher 1963–1978 (außer 1964, 1970, 1971, 1973). Suche: H0: BR 42, 84, 91; Abteilwg 2- u. 4-achs.; TT: E 70, N: BR 65; „Schiene, Dampf und Kamera".

2/16 Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1963–1967 u. Heft 2/1974.

2/17 Suche: „Pionier- und Ausstellungsbahnen"

2/18 Suche: H0, E 69; TT: E 70.

2/19 Biete: H0, BR 75, 86, 110, 118; BN 150 sowie div. Wagen. Suche: H0, BR 55, 66, 84, 89, 91; Fotos u. Dias von BR 41 Reko u. Altbau.

2/20 Biete: E-Lok BB 9200 d. SNCF; E-Lok TSch S4 d, SZD; Diesellok T 449 der ČSD in Nenngr. N; weiterhin drei Weitstreckenwagen d. SZD Typ 47k Suche: N, BR 55 u. 38^{2-4}.

2/21 Biete: versch. Eisenbahn-

literatur ab 1975 im Tausch gegen „Berliner S-Bahn"; „50 Jahre Leipzig Hbf" „Verzeichnis der dtsch. Lokomotiven 1923–1965"; „Für unser Lokarchiv" (1961); „Uns gehören die Schienenwege"; „Stählerne Straßen"; „Eisenbahnjahrbuch 1982"; „Modelleisenbahnkalender 1983". Suche: Wagen aller Art u. Zubehör in Nenngr. N; Schwellenband in N; Schienenprofil Neusilber 2,5m/m.

2/22 Suche: Fotos, Broschüren u. Dokumentationen v. d. Güterstraßenbahnen der Städte Gera, Staßfurt, Strausberg, Sachsenberg-Georgental u. Berlin-Oberschöneweide.

2/23 Biete: div. Schienenmaterial in Nenngr. 0 und 00 sowie Gehäuse 20054 von Trix; div. Hefte „Der Modelleisenbahner" der ersten Jahrgänge. Suche: PIKO, 1B1 Tenderlok; BR 03 (Schicht); BR 50, grau (PIKO); BR 84 (Hruska).

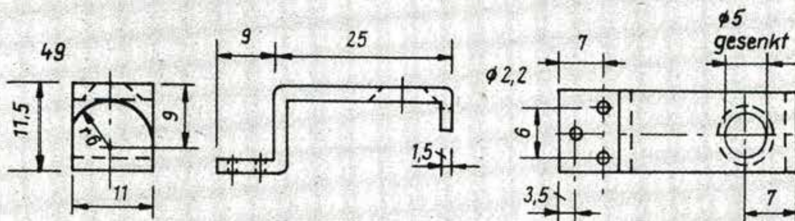
2/24 Biete: „Die Modelleisenbahn I". Suche: „Dampflokomotiven 01–96" sowie Bd. II „Zahnrad-Lokalbahn-Schmalspur"; „Modellbahn-Handbuch"; „Die Schule des Lokomotivführers" I u. II. In Nenngr. H0: Pilz-Gleismaterial verkupfert.

2/25 Suche: Eigenbaumodelle wie 02314, BR 22 (35), BR 58^{30}, ETA zweiteil., Prefo-Straßenbahn; alles in Nenngröße H0.

2/26 Biete: BR 50, BR 80, BR 75 sächs., 4-achs. Triebwg, Gehäuse BR 50, BR 91. Suche in H0: BR 84, 98.0, ETA 178 r/e, 2- u. 3-achs. Oldtimer-Pers.-Wg; in $H0_e$: 4-achs. Wagen, Dampf- u. Dieselloks.

2/27 Biete: „100 Jahre deutsche Eisenbahnen". Suche: „Ellok-Archiv", LOWA-Tw u. Bw (DDR-Prod.), funktionsfähige Drehscheibe in TT.

2/28 Suche: für eine Chronik über den Bahnhof Berlin-Schöneweide Fotos, Lagepläne, Ausrüstungen, Dienstvorschriften u. a. (auch leihw.). Suche: Dampfmaschinenmodell, -einzelteile; -zubehör; -kataloge u. a.; BR 23 sowie Ersatzteile für E 70 (evtl. auch kompl.). „Der Modelleisenbahner" 12/1966, 1, 2, 5, 9, 10, 11/1969, 11/1972, 11/1975, „Modellbahnpraxis" Heft 1, 4–7, 10.



Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Biete 20 Stück **Schutzrohrkontakte** RKR 50, 28,– M, **Modellbahnkalender** 1976-1980, **Kursbücher DR Winter** 79/80, 80/81, ME 1969-1982, 39 Hefte, **Eb-Jahrbücher** 1977-1980, **Strecken-Diesellokomotiven, Modellbahn-Elektronik, Modellbahnbücherei** Bd. 3, 5, 8 und 10, **Lokschilder** M 1: 120, 3,– M je Satz.
Suche **Diesellokarchiv**, ME 1952–1961, E 70 TT.

H. Kühnert, 9801 Reuth
Beiersdorfer Straße 10

Suche **„Modelleisenbahner"**, Jahrgang 1 bis 26, auch einzeln, aber nur komplette Jahrgänge; Fotos, Zeichnungen, Dokumentationen und Schriften von der ehemaligen Forster Stadteisenbahn (auch leihweise).

Frank Hoffmann,
7570 Forst
Am Vogelherd 15, Postfach 50 04

Biete in H0: BR 41, 42, 50, 86 und BR 55 (CSD Ausf.) Weichen in Spur I.
Suche in H0: BR 03, 23, 66, 84, 91.

Obst, 9800 Reichenbach
Oberreichenbacher Str. 185
PF 03–32

BR 99 H0m (Herr) sowie **Personen-, Roll-, Güter-** und **Packwagen** in H0m (möglichst Herr) sowie **VT 135** der DR mit Beiwagen in H0 zu kaufen gesucht.

Lutz Pohl
6110 Hildburghausen
Karl-Marx-Straße 33, PF 7

„Franzburger Kreisbahnen", 13,– M, zu verkaufen.
Suche die **„Muldenthaleisenbahn"**, **„Die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie"** und **„Modellbahn-Elektronik"** sowie H0m (Herr).

W. Häßler
1200 Frankfurt (O.)
Keplerweg 5

Gilt immer!
Kaufe Mosaik (alte Serie von Hannes Hegen), auch einzeln.
Zuschriften an:
M. Erler,
8210 Freital
PSF 47

Verkaufe komplette neuwertige
Modellbahnanlage H0, 2,55 m x 1,30 m, für 1800,– M.
4 getrennte Stromkreise – Oberleitungsbetrieb, 30 Weichen, vorbildgetreuer Rangierbetrieb möglich. Züge verkehren unabhängig vom Rangierbetrieb. Für AG gut geeignet.

Rudolf Siegut
9340 Marienberg, Zschopauer Straße 17

Biete **Reisezugwagen-Archiv** für 17,– M, **Muldenthalbahn** für 14,– M, **Modellbahn-Kalender 82** und **Eisenbahnkalender 76–78.**
Suche **„Die Baureihe 01".**

Noack, 7114 Zwenkau
Hugo-Haase-Straße 15

Suche
„Kleinbahnen der Altmark", „Die Spreewaldbahn", „Historische Bahnhofsbauten".
Zuschriften an:
Cl.-R. Heindorf
2000 Neubrandenburg
Keplerstraße 9

Biete: Dampflokarchiv 4; 1980, Eisenbahnjahrbuch 1981, 15,– M.
Suche: Dampflokarchiv 1-3, Schiene, Dampf u. Kamera, Selketalbahn, BR 01, „Bahnland DDR", „Reisen mit der Dampfbahn", „Eisenbahnjahrbuch 1982", „Franzburger Kreisbahnen", Rübelandbahn (auch Kauf oder Wertausgleich).

R. Walter
8272 Coswig, Dresdner Straße 170

Biete bzw. tausche
„Die Franzburger Kreisbahn", „Bahnland DDR" sowie Band 9 und 10 der „Modellbahnbücherei", pro Buch etwa 5,– M bis 10,– M.
Suche „Die Windbergbahn", „Historische Bahnhofsbauten", „Die Leipzig–Dresdner Eisenbahn".

Zuschriften an:
Roland Ullrich, 8044 Dresden, Tauernstraße 61

mosaik

Traditionsbetrieb im Kirnitzschtal

1



Auf der meterspurigen Kirnitzschtalbahn Bad Schandau — Lichtenhainer Wasserfall erfreut sich der Traditionsbetrieb bei jung und alt großer Beliebtheit. Unterstützt von den Verkehrsbetrieben Dresden und Bad Schandau haben Freunde des Nahverkehrs dafür die Voraussetzungen geschaffen. So waren zahlreiche Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/9 „Verkehrsmuseum Dresden" des DMV der DDR daran beteiligt, den ehemaligen Triebwagen Nr. 9 der Lockwitztalbahn in den äußeren Zustand der 30er Jahre wieder herzustellen. Dieser Wagen war zuvor als einzigster mit Einachslenkgestellen unter Denkmalschutz gestellt worden. Da sich in Dresden keine meterspurige Straßenbahnstrecke mehr befand, wurde das Fahrzeug zur Kirnitzschtalbahn gebracht.

1 Der Triebwagen Nr. 9 während einer Probefahrt. Die Aufnahme entstand 1980.
Foto: K. Brust, Dresden

2 Der historische Triebwagen Nr. 5, Baujahr 1928, ist ab Oktober 1982 als zweiter Traditionswagen im Einsatz (2. Oktober 1982 am Depot).

3 Der Wagen Nr. 6, ex Dresden 240-006-6 (bis 1977), ex Dresden 855II (bis 1971), ex Erfurt 106 (bis 1968), gebaut in der Waggonfabrik Gotha.
Fotos: R. Schindler, Dresden

2



3



Bei der Elektrifizierung des Streckennetzes der DR haben sich die Fahrleitungsmontagewagen bestens bewährt. Für die 151 km, die in diesem Jahr elektrifiziert werden, kommen weitere solche Wagen hinzu.

Foto: I. Migura, Berlin

